№ 11 (935) ноябрь 2016 г.
Транспорт
ЕЖЕНЕДЕЛЬНЫЙ ПРОИЗВОДСТВЕННО-ПРАКТИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ

11 (935)

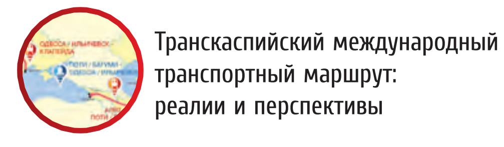
Транспортная неделя в одном журнале

Транспорт

ноябрь 2016 г.

Издается с 1998 г.

Обновленная Национальная транспортная стратегия Украины до 2030 года: вопросы и проблемы



Транскаспийский международный транспортный маршрут: реалии и перспективы



Роль аэропортов в развитии туризма: бизнес-модели и информационно-коммуникационные технологии



Фрахтование судов: законы рынка



Транспортная неделя в одном журнале

Транспорт
ЕЖЕНЕДЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ

№ 11 (935) ноябрь 2016 г.

СОДЕРЖАНИЕ

Производственно-практический журнал "ТРАНСПОРТ" — специализированное еженедельное информационно-аналитическое издание для органов государственного управления и регулирования, отраслевых объединений и операторов национального транспортного рынка.

Учредитель и издатель:
Издательская организация АО "ПЛАСКЕ"
Распространяется только по предварительной подписке.
Главный редактор:
Виктория Хрусталева, *red@transport-journal.com*
Редакторы отделов:
Татьяна Корнилова, Инна Рослик, Тамара Курыленко, Ольга Зинченко
info@transport-journal.com
Корректор: Алла Винярская
Отдел подписки и рекламы:
Сергей Бохан, *subscribe@transport-journal.com*
Татьяна Ятел, *reklama@transport-journal.com*
Свидетельство о госрегистрации СМИ:
КВ № 16196-4668 ПР, 02.02.2010 г.
Адрес редакции:
г. Киев, ул. Б.Гмыри, 1Б/6, оф.167.
Тел.: (044) 503-63-73.
Заказ № 10847.
Тираж 1000 экз.
Адрес типографии: ООО "Интерконтиненталь-Украина" (PrintStore Group)
01021, Киев, ул. Институтская 16, оф. 1/15
тел.: (044) 360 00 85; www.printstore.com.ua; info@printstore.com.ua
Свидетельство о госрегистрации: А00 № 615442, 28.02.2001 г.

"ТРАНСПОРТ" — виробничо-практичний журнал, щотижневий, видається з серпня 1998 р.
Засновник та видавець: Видавнича організація АТ "ПЛАСКЕ".
Свідоцтво про державну реєстрацію ЗМІ: КВ № 16196-4668 ПР, 02.02.2010 г.
Адреса редакції: м. Київ, вул. Б.Гмирі, 1Б/6, оф.167.
Тел./факс.: +38 (044) 503-63-73.
Замовлення: № 10843. Наклад 1000 примірників
Адреса друкарні: ТОВ "Інтерконтиненталь-Україна" (PrintStore Group)
01021, Київ, вул. Інститутська 16, оф. 1/15
тел.: (044) 360 00 85; www.printstore.com.ua; info@printstore.com.ua
Свідоцтво про реєстрацію: А00 № 615442, 28.02.2001 р.
Головний редактор: В. Хрустальова.

Центральный офис:
г. Одесса, ул. Акад. Заболотного, 12
Тел.: (048) 73-85-385, (048) 72-88-288

ТЕМА НОМЕРА

Обновленная Национальная транспортная стратегия Украины до 2030 года: вопросы и проблемы

Мининфраструктуры при содействии проекта технической помощи ЕС "Поддержка имплементации Соглашения об ассоциации и Национальной транспортной стратегии в Украине" 17.11.2016 г. провело заседание Национального круглого стола по вопросам обновления Национальной транспортной стратегии Украины до 2030 г. В обсуждении приняли участие более 250 представителей промышленности, городов и регионов, пользователей транспорта, научных кругов и неправительственных организаций.

Обновленная Национальная транспортная стратегия (НТС) охватывает период до 2030 г. и определяет направление развития транспортного сектора на следующие 15 лет. Она базируется на положениях Соглашения об ассоциации Украины с ЕС, Стратегии устойчивого развития "Украина-2020", Белой Книге ЕС "Дорожная карта единого европейского транспортного пространства — К конкурентной и ресурсоэффективной транспортной системе" и политике трансъевропейских транспортных сетей.

В Мининфраструктуры отмечают, что стратегию планируется доработать до конца 2016 г., и на данном этапе мнение бизнеса очень важно в работе над документом.



Как сообщил министр инфраструктуры Украины Владимир Омелян, Национальная транспортная стратегия должна предложить комплексное развитие всех видов транспорта до 2030 г.

ЦЕЛИ, ПРИОРИТЕТЫ И ЗАДАЧИ ОБНОВЛЕННОЙ НАЦИОНАЛЬНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СТРАТЕГИИ

Проще говоря, цель Национальной транспортной стратегии заключается в создании концептуальных основ для реализации государственной политики, направленной на обеспечение эффективного функционирования транспортного сектора. Кроме того, стратегия является одним их основополагающих факторов социально-экономического развития страны, повышения конкурентоспособности национальной экономики и благосостояния граждан.

Как заявили в Мининфраструктуры, транспортный сектор Украины должен быть максимально приближенным к транспортной системе ЕС, что повлечет за собой, в свою очередь, выполнение ряда задач. Среди этих задач — обеспечение целостности страны, повышение спроса на услуги перевозок, сокращение выбросов парниковых газов, устранение проблем с заторами, сокращение количества ДТП, повышение эффективности транспорта и завершение интеграции в трансъевропейские транспортные сети; улучшение интеграции автомобильного, железнодорожного, авиационного и водного транспорта (морской и внутренний водный транспорт) в единую логистическую цепь.

Примечательно то, что все выше поставленные задачи для Украины являются более чем актуальными. Особое внимание следует уделить безопасности на дорогах. Нардеп Игорь Диденко отметил, что власти займутся "безопасностью не только на украинских дорогах, но и безопасностью на "Укрзализныце", в морских портах и в авиационном пространстве".

Более того, по словам представителя Еврокомиссии в Украине Йоханеса Бауэра, Национальная транспортная стратегия станет базисом для привлечения иностранных и европейских инвесторов для улучшения инфраструктуры страны.

Национальная транспортная стратегия построена в соответствии с общей целью, вертикальными и сквозными приоритетами.

МІНІСТЕРСТВО
ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

ОНОВЛЕНА
ТРАНСПОРТНА
СТРАТЕГІЯ УКРАЇНИ
НАПРЯМКИ ПОЛІТИКИ



НТС концентрируется на 5 приоритетных направлениях развития транспортного сектора на период до 2030 г., которые будут определять разработку соответствующих подходов и мероприятий, направленных на достижение установленной цели.

Приоритетное направление 1: Эффективность государственного управления предусматривает, что:

— улучшение управления и прозрачность транспортного сектора является неотъемлемой составляющей борьбы с коррупцией;

— дерегуляция и либерализация транспортного сектора позволят привлечь частных операторов. При этом необходимо улучшить корпоративное управление госпредприятиями;

— усиление роли Минифраструктуры по разработке политики и беспристрастности госучреждений, осуществляющих регулирование транспортным сектором (в пределах административной реформы).

Приоритетное направление 2: Предоставление качественных и эффективных услуг перевозок — это:

— внедрение интегрированных транспортных систем, которые будут удовлетворять требования пользователей благодаря повышению экономических преимуществ использования существующих основных средств;

— применение новых технологий с целью повышения эффективности перевозок, приоритезация надлежащего содержания основных средств над новыми инвестициями;

— повышение энергоэффективности и внедрение политики защиты окружающей среды;

— устранение существующих барьеров в сфере логистики и мультимодального транспорта в пределах национальных коридоров, интеграция в TEN-T и улучшение условий транзита.

Приоритетное направление 3: Обеспечение устойчивого финансирования транспорта заключается в:

— необходимом и надежном финансировании транспортного сектора (в т.ч. за счет прямых и косвенных налогов, других неналоговых сборов), которое будет предпосылкой устойчивого предоставления услуг перевозок;

— применении принципа "платит пользователь" и внедрении механизма целевого финансирования транспортного сектора;

— привлечении частного капитала к сферам деятельности, которые демонстрируют несомненную целесообразность (Value for Money) такого привлечения;

— продолжении диалога с международными финансовыми институтами относительно поддержки развития транспортного сектора.

Выделение государственных средств должно происходить с соблюдением прозрачного механизма приоритезации. Надлежащее администрирование государственных средств должно обеспечить эффективность затрат и прозрачность применения правил проведения госзакупок, создание открытой коммуникации и обнародование информации о бюджетном планировании и фактических затратах.

Приоритетное направление 4: Повышение безопасности и надежности перевозок ставит целью снижение рисков транспорта для жизни человека, в частности, безопасности транспорта в городских поселениях и обеспечения надежности перевозок.

Приоритетное направление 5: Улучшение городской мобильности и региональной интеграции Украины предполагает предоставление приемлемых, надежных услуг перевозок, которые способствуют улучшению транспортного сообщения между регионами Украины, поддерживают развитие региональных кластеров и повышают мобильность рабочей силы.

"МЫ ХОТИМ СОЗДАТЬ СОВРЕМЕННУЮ СТРАТЕГИЮ, И ОЧЕНЬ ВАЖНО ПРОКОНСУЛЬТИРОВАТЬСЯ С ОБЩЕСТВОМ"

Открывая мероприятие, руководитель проекта AASISTS Ашраф Хамед отметил: "Мы организовали этот форум, чтобы услышать вашу точку зрения, услышать критику того, что мы представим. Чтобы вы подумали и сказали, что было сделано не так, а что сделано не точно... Мы хотим создать современную стратегию, и очень важно проконсультироваться с обществом".

Как пояснил представитель Еврокомиссии, эксперт Группы поддержки для Украины, руководитель по вопросам транспорта Филипп Бюргель-Вернет, действующей Национальной транспортной стратегии Украины, принятой в 2010 г. и которая будет действовать до 2020 г., не хватает глобального видения и последовательности. В ней перемешаны принципы, цели, приоритеты и даже конкретные проекты. Поэтому четкое направление политики, как и ее реализация и механизмы контроля, терялись. Обновление НТС, осуществляемое Мининфраструктуры при помощи проекта технической помощи ЕС,



должно учесть данные аспекты. Задача состоит в том, чтобы установить четкие и всеобъемлющие приоритеты интермодальной политики.

Указанные приоритеты будут достигнуты за счет 120 предложенных действий, предварительно определенных ключевых показателей эффективности и пилотной стратегической экологической оценки, что соответствует правилам ЕС.

Как сообщил замминистра инфраструктуры Е. Кравцов, транспорт имеет стратегическое значение для Украины — 9% населения страны работают в этой сфере. Т.е. почти каждый 10-й украинец работает на перевозку грузов, отметил он.

Кроме того, Е. Кравцов подчеркнул: "Транспорт — это основа и направление развития экономики в целом. Мы не должны смотреть на транспорт как на отдельные звенья — на ж/д, автотранспорт, а как на комплексный инструмент".



Говоря об обновленной Национальной транспортной стратегии, Е. Кравцов особо выделил 3 аспекта, которые, по его мнению, являются основными и наиболее важными. Первый — это транспорт и экономика.

"Транспорт является основой развития экономики: без инфраструктуры, без наличия пропускной способности и возможностей для перевозок невозможен рост реальной экономики, поскольку Украина — индустриальное государство. Без развития внутренней логистики между предприятиями, без обеспечения экспорта украинских предприятий не будет развития Украины. Транспорт должен положить основу этого развития. Это первый и, наверное, основной акцент будущей транспортной стратегии Украины. Не просто развитие железных дорог, не развитие автодорожной отрасли и даже не строительство дорог — хотя это конечно важный вопрос, а именно обеспечение транспортом украинской экономики", — заявил Е. Кравцов. По его словам, ранее об этом часто говорилось, "но никогда ни в одном документе первым ключевым фактором не отмечалось".

Второй аспект — это обеспечение мобильности населения. "Внутренняя логистика, городская логистика является ключевым фактором для социального и политического развития. Для того, чтобы Украина оставалась целостной и развивалась стабильно, должна быть обеспечена бесперебойная, стабильная, быстрая и удобная логистика населения в разных регионах", — отметил замминистра.

Третий аспект, который выделил Е. Кравцов, это — Украина как транзитная страна. "Мы очень часто говорим, что Украина должна привлекать транзитный грузопоток... Когда груз, который проходит по территории Украины, выгружается в украинских портах и доходит до западных погранпереходов, это, в принципе, хорошо — это даст дополнительные рабочие места в портовой отрасли, обеспечит дополнительными объемами ж/д перевозок. Но, наверное, этого мало... Мы должны обеспечить условия для того, чтобы грузы не просто шли через Украину, а останавливались, перерабатывались и шли далее, чтобы благодаря транспортным потокам создавались дополнительные предприятия, создавались дополнительные рабочие места для наших граждан. Транспорт в этом случае должен обеспечить развитие украинской экономики — это является ключевым тезисом... Транзит нужен для того, чтобы развивать украинскую экономику", — подчеркнул замминистра.

По словам Филиппа Бюргель-Вернета, одна из важных задач в рамках работы над Национальной транспортной стратегией Украины — установить четкие и всеобъемлющие приоритеты интермодальной политики. Поэтому украинская транспортная система должна рассматриваться в целом. И этих приоритетов не должно быть слишком много, т.к. слишком много приоритетов будет означать отсутствие таковых, сообщил Филипп Бюргель-Вернет в интервью *ЦТС*.



Вторая задача, по мнению представителя Еврокомиссии, заключается в создании наиболее подходящего сочетания действий для различных видов транспорта. Необходимо решить, куда должны быть направлены внимание органов государственной власти и потоки госсредств — на железную дорогу, автотранспорт, внутренние водные пути, судоходство, авиацию или на все сразу. Кроме того, необходимо знать, в каких пропорциях направить эти потоки и с какой целью. Немаловажно также иметь представление о том, что должно быть сделано внутри самих видов транспорта (например, строить совершенно новые автомагистрали или проводить ремонт существующих).

Третий момент состоит в поиске правильного баланса между внутренним развитием и внешними связями. И четвертый момент — украинская транспортная политика должна учитывать отношения с ЕС и полностью соответствовать Соглашению об ассоциации между Украиной и ЕС.

"Речь идет не только о сообщении с ЕС, но и о соответствии стандартам и требованиям ЕС. Например, свободный рынок ж/д перевозок, аналогичный европейскому, должен быть создан и в Украине. Но эти изменения должны быть предусмотрены во всеохватывающей транспортной стратегии, а не в отдельности", — подчеркивает Филипп Бюргель-Вернет.

По его мнению, именно предполагаемая интеграция различных видов транспорта является ключевым фактором для успеха стратегии.





Представитель Еврокомиссии в Украине Йоханнес Бауэр напомнил, что Украина и ЕС работают над тем, чтобы создать общее экономическое пространство. "В настоящее время Евросоюз работает почти с 40% украинского экспорта и приблизительно с 44% импорта. И этому рынку необходимо создать хорошо функционирующие транспортные связи", — подчеркнул он.

По словам Й. Бауэра, в настоящее время Украина и ЕС ведут работу нам общими техническими стандартами и стандартами безопасности. При этом он обратил внимание на то, что список законодательных актов, которые должна имплементировать Украина, очень большой и поэтому стороны "должны определить приоритетные направления вместе".

Кроме того, Й. Бауэр отметил, что Национальная транспортная стратегия Украины остается общим документом, который следует дополнить отраслевыми стратегиями, например, относительно морского транспорта, автотранспорта, авиации и т.д., и они должны иметь конкретные планы действий, включая развитие инфраструктуры.

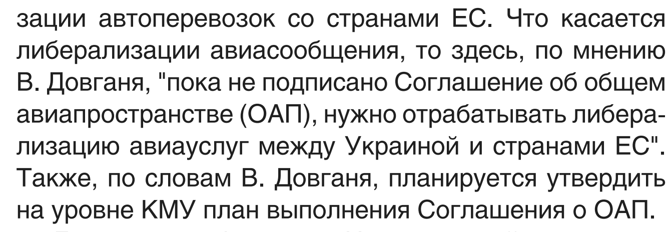


Замминистра инфраструктуры по вопросам евроинтеграции Виктор Довгань рассказал о работе, которая ведется по сближению законодательства Украины и ЕС в разных видах транспорта, а также по либерализации перевозок.

В настоящее время разработан новый проект закона о ж/д транспорте; предусмотрена имплементация 12 директив, касающихся ж/д отрасли. Ведется работа по либерализации рынка и устранению технических барьеров, в т.ч. в рамках ОСЖД и сотрудничества с Европейским ж/д агентством.

Разработан проект постановления относительно создания Государственной службы морского и речного транспорта. Среди прочего подготовлен законопроект о внутреннем водном транспорте, которым также будет имплементирован ряд директив (данный законопроект должен был рассматриваться в первом чтении в ВР 17.11.2016 г., но так и не был рассмотрен — ***ред.***). Следующий шаг, по словам В. Довганя, — "процесс включения внутренних водных путей Украины в региональную карту Трансъевропейской транспортной сети (TEN-T) Евросоюза".

Также он отметил, что Украина активизировала диалог с Еврокомиссией относительно либерализации автоперевозок со странами ЕС. Что касается либерализации авиасообщения, то здесь, по мнению В. Довганя, "пока не подписано Соглашение об общем авиапространстве (ОАП), нужно отрабатывать либерализацию авиауслуг между Украиной и странами ЕС". Также, по словам В. Довганя, планируется утвердить на уровне КМУ план выполнения Соглашения о ОАП.



Говоря о работе над Национальной транспортной стратегией до 2030 г., В. Довгань отметил, что в ней будет учтена единая государственная политика по вопросам развития приоритетных транспортных сетей, что в т.ч. будет необходимо для привлечения технической и экспертной помощи, а также кредитов ЕИБ и ЕБРР.

"У нас будут проанализированы транспортные коридоры и узкие места инфраструктуры, куда необходимо будет направлять средства", — отметил В. Довгань.



Советник министра инфраструктуры, директор группы поддержки реформ А. Клитина также отметила важность четкой системы приоритетов, когда ресурсы правительства, МФО и доноров лимитированы.

"В Национальной транспортной стратегии у нас выделены 5 приоритетов и очень важно, чтобы они оставались актуальными до 2030 г.", — отметила она.

В своем выступлении А. Клитина очертила перечень реформ, которые проводятся в транспортном секторе. "Мы не ожидаем, когда закончится пересмотр стратегии, и действуем уже сегодня. Первое — это эффективность госуправления и борьба с коррупцией, это административная реформа, реструктуризация Министерства инфраструктуры, — отметила А. Клитина. — Мы уже завершили аудит министерства совместно с нашими европейскими партнерами и с их помощью разработали новую промежуточную структуру, которая будет имплементирована в следующем году".

Также говоря о реформировании, она отметила важность реструктуризации "Укрзализныци" и "Укрпочты", реформы АМПУ, пересмотра планов развития портов (что является необходимым для успешного внедрения механизма концессии), создания морской администрации, проведения аудита функций Укравтодора и ряда других служб, а также проведения реформы системы закупок при помощи проектного офиса ООН. "Уже понятно, что ProZorro — это не панацея, если речь идет о таких организациях, как АПМУ. Нужны новые механизмы. Министерство работает над тем, чтобы сделать закупки более прозрачными. И мы надеемся совместно с проектным офисом ООН сделать аутсорсинг закупок", — сообщила А. Клитина.

Среди прочего директор группы поддержки реформ отметила необходимость внедрения системы соответствия в службах и госпредприятиях, подчиненных Мининфраструкты, а также имплементации в Украине новых стандартов качества.

Возвращаясь к Национальной транспортной стратегии Украины, А. Клитина сообщила: "Мы уже собираем ресурсы, чтобы имплементировать эту стратегию. ЕС поддержал создание Группы поддержки реформ при Мининфраструктуры. Нашим заданием будет прямая имплементация Национальной транспортной стратегии. И у нас уже есть план по имплементации на 3 года и более". Завершая свое выступление, она отметила: "На мой взгляд, Стратегия — это как лестница. На данный момент мы должны определить — действительно ли в правильном направлении ведет наша лестница".

В то же время уже сейчас ясно, что отношение участников рынка к обновленной Национальной транспортной стратегии достаточно скептическое.

Например, гендиректор компании "НИБУЛОН" Алексей Вадатурский во время работы в рамках фокус-группы по грузовым перевозкам заявил: "Было бы очень приятно, если бы руководство Мининфраструктуры могло бы внедрить эту стратегию. Она очень красиво звучит.., но там пока нет никакой конкретики".

Панельные обсуждения Национальной транспортной стратегии

Также в рамках круглого стола прошло заседание 4 фокус-групп. Одно из них было посвящено грузовым перевозкам.

В рамках фокус-группы Евгений Булах, эксперт Всемирного банка, рассказал об инициативах, которые пытается внедрить Мининфраструктуры в Украине совместно с Всемирным банком. В частности, он рассказал о проекте зеленой логистики.

По словам Е. Булаха, данный проект является бесплатным для страны и осуществляется за счет гранта. Особое внимание в рамках проекта уделяется ж/д и электротранспорту. При этом работа направлена на то, чтобы сократить выбросы вредных веществ благодаря оптимизации и изменению маршрутов других видов транспорта.

"В рамках большой стратегии мы занимаемся небольшими планами действий в разных сферах. Мы хотим предложить план действий по развитию внутренних водных путей. Мы хотим предложить план действий для развития ж/д, также мы хотим посмотреть на дорожный сектор, на внутиригородскую логистику (в т.ч. на такие большие города, как Николаев, Одесса, где есть большой порт и есть проблемы с тем, как именно грузы доставляются в порт)… В рамках этого проекта мы хотели бы получить конкретные результаты для отрасли, но цель — разработать планы действий в краткосрочной и среднесрочной перспективе. Если стратегия — общий документ, то мы вместе с министерством работаем над какими-то детальными планами действий в конкретных областях", — подчеркнул Е. Булах.

По словам эксперта Всемирного банка, "в работе над проектом важно услышать мнение частного сектора". При этом он отметил, что в реализуемом проекте Европейскую бизнес-ассоциацию планируется "взять как платформу для общения и обсуждений тех или иных предложений по реформе или изменений законодательных актов или общей политики министерства".

В рамках фокус-группы эксперт *ЦТС-Консалтига* Андрей Шкляр представил, какие грузы теоретически может отнять железная дорога у автотранспорта, а также, что нужно для этого предпринять. Исследование было проведенно по заказу Всемирного банка, при этом бенефициарами проекта выступили Мининфрастурктуры и "Укрзализныця".

"Сегодня автотранспорт является более прозрачным с позиции ценообразования и с позиции понимания конечной стоимости перевозок. Кроме того, автотранспорт является более быстрым по времени доставки и, как не пародоксально, является намного безопаснее с позиции сохранности грузов. "Укрзализныця", несмотря на то, что… является конкурентной по стоимости и достаточно легко справляется с большими грузами, с габаритными и сверхтяжелыми грузами, она по совокупности факторов проигрывает автотранспорту", — отметил А. Шкляр.

Рассказывая о том, как вычислялись грузы, которые потенциально можно оттянуть на ж/д, эксперт сообщил, что в рамках исследования была проанализирована практически вся грузовая база "Укрзализныци", из которой были выделены 3 группы. "Первая группа — это грузы с низким потенциалом привлечения. Это те грузы, которые и так везутся по ж/д — это железнорудное сырье, это уголь, это кокс (данные грузы априори не имеют альтернативы ж/д транспорту и никуда не денутся... Для нас больший вес имеют грузы, которые имеют альтернативу в отношении автотранспорта и реки".

Также в рамках исследования выявлены регионы, которые консолидируют наибольший грузопоток. Это, в частности, Киевская, Днепропетровская, Одесская, Харьковская области и Западный регион (совокупность областей — Волынская, Львовская, Закарпатская).

"Мы понимаем, что только анализируя базу этих 5 регионов, можно сказать, что приблизительно 30—35 млн т между этими регионами перевозится автотранспортом. Для сравнения: ж/д обрабатывает только 5,5 млн т. "Укрзализныця" имеет чрезвычайно слабые позиции в ключевых регионах генерации грузопотока. Она фактически не контролирует там рынки грузопе-



ревозки. Это наша начальная точка для работы. Прилагая усилия именно в этих регионах, "Укрзализныця" даст наибольший эффект с позиции прироста грузовой базы",— отметил А. Шкляр.

Кроме того, опираясь на результаты исследования, он отметил, что "Укрзализныця", "пользуясь своей ролью монополиста, очень расслабленно ведет себя в плане клиентоориентированности, в плане того, каким образом формирует портфель компании, фактически работая на входных клиентов", и это неправильно. Решением может быть развитие логистических центров в точках концентрации грузопотока на ж/д. Но если "Укрзализныця" хочет работать с добавочной стоимостью, ей нужно начинать работу именно с этих регионов.

"С позиции 5 регионов, как можно развивать бизнес логистических центров ж/д компании, накладывая на карту размещение терминалов "Лиски" (контейнерного оператора),.. мы видим, что есть 4 полноценно действующих терминала в регионах с высокой концентрацией грузопотока и есть ж/д участок в Чопе, где фактически идет перегрузка грузов с ж/д колеи. Т.о., если посмотреть на перспективы развития логистических центров "Укрзализныци", у нее уже может быть базовая инфраструктура для наращивания услуг за счет существующих терминалов "Лиски". Но, чтобы оценить, действительно ли хватит нам их мощности, чтобы обслуживать дополнительный грузопоток,.. необходимо отдельное исследование, которое фактически заложено в план Всемирного банка", — заявил А. Шкляр.

Говоря о логистических центрах, он также отметил: "Мы рассматриваем логистические центры как определенную совокупность инфраструктурных объектов,.. которые предоставляют достаточно широкий спектр услуг для бизнеса, притягивая пассажиропоток и помогая его эффективно обрабатывать... На примере компаний "Лиски" и "Укрреф" (те две компании, которые теоретически могли бы работать с моделью логистических центров) можно увидеть, что данные компании имеют огромные провалы по полному спектру услуг… и кроме того, данные компании между собой почти не сотрудничают… Хотя фактически материнская структура у них одна и они должны работать на единый интерес удовлетворения клиента для увеличения грузопотока… Первое, что мы видим, необходимость синергии между компаниями, что должно рано или поздно вылиться в одну фронт-компанию, которая будет работать с рынком. Не должно быть отдельного коммерческого департамента, отдельно УТЛЦ, отдельно "Укрреф", отдельно "Лиски" (каждый из которых выступает каким-то субъектом отношений с клиентом). Должен быть единый офис, который работает с клиентом и который дает отдельные прозрачные и четкие правила. И второе, этот фронт-офис должен предоставлять максимально широкий спектр услуг... Должно быть одно окно для клиентов, которое объединило бы все виды услуг (первая и последняя миля, безопасность, страхование, таможенное оформление и т.д.). Т.о. "Укрзализнице" можно расширить свой потенциал".

Кроме того, А. Шкляр подчеркнул: "Мы, как команда Всемирного банка, не видим другого варианта, кроме имплементации механизма ГЧП, в т.ч. на "Укрзализныце", что может очень хорошо работать в сегменте развития логистических центров, в сегменте повышения эффективности ж/д логистики с грузами, которые потенциально можно увести у автотранспорта".

Далее в рамках работы фокус-группы посол Нидерландов в Украине рассказал об опыте своей страны в отношении использования внутренних водных путей (в настоящее время Нидерланды — страна с наиболее развитой и эффективной речной логистикой).

Как отметил в своем выступлении посол, внутренние водные перевозки, несмотря на их экономичность, в Украине слабо используются в настоящее время и составляют только 10% от того объема перевозок, который осуществлялся по внутренним водным путям в советское время. "Поэтому было бы неплохо вернуться хотя бы на показатели, которые были раньше".

Как сообщил посол, в Нидерландах имеются большие порты, которые зависят от внутренних водных



путей и интермодального сообщения. Один из важных принципов, который используют Нидерланды в отношении внутренних водных перевозок, это — следуй за грузом. "Это очень важный принцип для планирования, потому что нет смысла создавать инфраструктуру, если нет грузов. Поэтому важно говорить с представителями бизнеса о проблемах, касающихся грузов, с которым в будущем придется работать.

Еще 2 принципа — в свободе мореплавания и судоходства, а также в том, чтобы не перегружать транспортный сектор слишком большим количеством разных норм и налогов. "Транспорт умножает экономику. Если вся нагрузка будет возложена на этот транспорт, то вы начнете тормозить ваше экономическое развитие. Но если вы сделаете его свободным, то тогда ваше экономическое развитие будет ускоряться.

Не стоит возлагать слишком большую ношу на этот сектор, не нужно облагать его очень большим количеством налогов… Поскольку речной транспорт будет выгоден для всей экономики, то необходимо сделать так, чтобы источник финансирования был из экономической деятельности, которая стимулируется транспортом… В Нидерландах для финансирования этой (речной — ***ред.***) инфраструктуры есть спецфонд, который финансируется из общего фонда, а не из транспортного сектора", — подчеркнул посол.

Серьезная дискуссия во время обсуждения развития перевозок внутренним водным транспортом возникла по вопросу того, нужно ли разрешать иностранцам осуществлять каботажные перевозки по внутренним водным путям Украины (что предусмотрено законопроектом о внутреннем водном транспорте). Против этого выступил гендиректор компании "НИБУЛОН" Алексей Вадатурский. По его мнению, если судам с иностранным флагом разрешат осуществлять каботажные перевозки в Украине, это напрочь убьет украинское судостроение.

Он в т.ч. напомнил, что "НИБУЛОН" — "одна из лучших компаний Украины, которая построила свой флот не благодаря государству, а сама на своем судостроительном заводе и сделала его одним из лучших и наиболее эффективных флотов в Украине".

"Я и далее буду это делать... Я открыт к тому, чтобы все флаги "были в гости к нам"... Но давайте подойдем к этому вопросу т.о., чтобы все находились в равных условиях… Кстати, в Америке (работают) только американские суда, в Европе — только Евросоюза… У нас же мы хотим сделать это все совсем иначе. Я строю судно, я ввожу материальные ресурсы, я ввожу европейские комплектующие, я плачу акциз, я плачу таможенный сбор, я плачу ПДВ, и у меня в себестоимости перевозок уже $2 амортизационных затрат. А сегодня нам предлагают: давайте разрешим иностранному флоту заходить к нам, этот флот будет бункероваться в нейтральных водах, акциз он не будет платить Украине, а, значит, он реально получит конкурентные преимущества на внутреннем рынке, — заявил А. Вадатурский. — Когда иностранные суда пустят в Украину,.. в данном случае это будут снова наши офшорные внутренние компании, которые будут набирать моряков у нас в стране, и они будут ходить на этих иностранных судах под иностранными удобными флагами, но они не будут платить налоги у нас в Украине. От этого у нас в Украине мы не станем богаче. У нас будет флот развиваться? — Нет. При тех законах, которые у нас будут приниматься, судостроение… никогда не поднимется. Потому, что не будет выгодно строить суда".

Как подчеркнул А. Вадатурский, в настоящее время законодательство предусматривает, что если кто-то хочет завести флот в Украину, он может зарегистрировать в Украине соответствующую компанию.

"Заводи этот флот, плати НДС, который я плачу, потому что я строю суда, плачу ввозную пошлину… Я подсчитал, что если на полгода завезти сегодня судно под иностранным флагом в Украину, зарегистрировать его в Украине, то это будет удорожание 25 центов на одной тонне. Иностранцы могут это потянуть. Но тогда мы будем с ними в равных условиях".

Со своей стороны замминистра инфраструктуры Е. Кравцов отметил, что, несмотря на то, что в настоящее время в Украине имеется определенная политика протекционизма в отношении украинских компаний, "при этих условиях не наблюдается активного строительства судов в Украине".

"Наша позиция в том, что нам нужно искать дополнительный стимул, дополнительный инструмент, которым можно поддержать украинское судостроение. Но у нас есть определенное сомнение, что инструменты, которые касаются транспортного протекционизма, будут иметь эффект. Поскольку сегодня эффекта нет", — заявил он.

ПАССАЖИРСКАЯ СОСТАВЛЯЮЩАЯ НТС

В рамках Национального круглого стола по вопросам обновления Национальной транспортной стратегии Украины до 2030 г. прошла панель "Стратегия развития пассажирских перевозок Украины". В ней приняли участие как представители Мининфраструктуры, так и ЕБРР и "Укрзализныци".

Старший банкир ЕБРР Марк Магалецкий рассказал, как банк видит ситуацию в секторе пассажирских перевозок в Украине, какие есть проблемы и пути их решения.

"Первая проблема — изношенный парк городского транспорта, та же проблема и у железнодорожного и междугородного транспорта. Еще один момент — дублирование маршрутов, в целом неоптимальная схема движения, поскольку сектор последние 20 лет развивался достаточно хаотично. Да, есть частные операторы, и это хорошо, но сектор требует определенного уровня регулирования, и одна из задач городов — это решить, как создать оптимальную систему сочетания частных перевозчиков и коммунальных", — отметил М. Магалецкий.



Он также обратил внимание на ситуацию с компенсацией льготных перевозок: "В Украине очень большое количество льготников, сейчас идет переходный период от государственных дотаций, которые передают на местный уровень. Но, особенно для коммунальных предприятий, определенность с этим фактором имеет большое значение, потому что для различных операторов компенсация может составлять 50—70% общего дохода".

По его словам, одна из общих, системных проблем пассажирской логистики — отсутствие сервисных контрактов между перевозчиком и городами.

М. Магалецкий также назвал основные направления регулирования сектора пассажирских перевозок в Украине.

"Во-первых, каждый город должен иметь стратегию развития сектора городского транспорта. Очень важное значение имеют сервисные услуги... Кроме этого, необходимо внедрение электронного билета, оптимизация маршрутной сети, обновление парка и внедрение новых транспортных решений, например, скоростного трамвая, городской электрички или скоростных транзитных коридоров (по последнему отмечу, что Киев, Львов, Днепр и Одесса уже этим занимаются)", — отметил он.

Говоря о договоре предоставления услуг, М. Магалецкий сообщил, что это необходимый документ, который урегулирует отношения между перевозчиками и городами.

"Город выступает когнитивным заказчиком, а перевозчик выполняет определенную услугу. Поэтому эта услуга должна быть четко определена, ее объемы, стандарты, отчетности также должны быть точно определены. Но, с другой стороны, в этом соглашении должны быть определены источники финансирования, которые должны быть достаточными как для операционной работы предприятия, так и для развития инвестиций. То, что есть на сегодняшний день во многих городах, — это отсутствие ясности в этом плане, многие КП финансируются по остаточному принципу, многие из них дотируются", — отметил М. Магалецкий.

По словам эксперта, в настоящее время в Украине у ЕБРР на этапе реализации находится 7 проектов на общую сумму EUR300 млн, еще 7 проектов — в стадии подготовки.

"Это проекты по развитию инфраструктуры, обновлению подвижного состава, внедрению системы электронного билета и т.д.", — отметил М. Магалецкий.

Кроме этого, он напомнил о нескольких проектах, которыми занимается ЕББР.

"В разрезе городов: в Киеве, Львове, Днепре, Виннице и Одессе на сегодняшний день — это, в основном, обновление подвижного состава, а также есть большой инфраструктурный проект в Днепре — завершение строительства первой линии метрополитена, в т.г. был завершен тендер и сейчас начинается реализация проекта. На стадии подготовки инфраструктурный проект в Харькове — развитие метрополитена, строительство новых станций и электродепо. Далее Львов — электронный билет; Кременчуг, Черновцы — троллейбусы; Ивано-Франковск и Одесса — запуск подготовки модернизации трамвайного маршрута", — отметил М. Магалецкий.



ЕДИНЫЙ БИЛЕТ И ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

Одним из основных проектов по пассажирским перевозкам является внедрение в 16 городах единого электронного билета. Как рассказала советник Днепровского городского головы Яника Мерило, законопроект № 4121 "О внесении изменений в некоторые законодательные акты Украины относительно внедрения автоматизированной системы учета оплаты проезда в городском пассажирском транспорте" прошел первое чтение. По ее словам, в украинском законодательстве нет даже такого термина, как электронный билет, что, конечно, тормозит продвижение этого проекта.

"Почему этот проект нужен? Первое — это удобно, расплатиться в маршрутке, троллейбусе или трамвае через одну пластиковую карточку. Второе — борьба с коррупцией, эти денежные потоки частично переходят в местные или государственный бюджеты", — отметила Я. Мерило.

Согласно пояснительной записке к законопроекту № 4121, существующая система оплаты и контроля проезда в городском пассажирском транспорте устарела, содержит много недостатков: само по себе использование бумажных билетов (зачастую вообще отсутствующих) не дает возможности проконтролировать реальный пассажиропоток на маршрутах общественного транспорта и, соответственно, оборот наличных средств, приводит к снижению уровня безопасности перевозки пассажиров.

Ожидается, что внедрение автоматизированной системы учета оплаты проезда обеспечит много экономических преимуществ. Электронный учет пассажиропотока на маршрутах общественного транспорта позволит оценить реальный оборот денежных средств и, соответственно, оценить обоснованность тарифов на перевозки и возможность обновления автопарка перевозчика. Кроме того, система обеспечит возможность удобной, быстрой оплаты и контроля проезда, а также сократит время задержки общественного транспорта на остановках. Это также позволит внедрять разнообразные гибкие тарифные системы.

Также на панели обсудили развитие пассажирских перевозок на железной дороге. По словам заместителя начальника Департамента пассажирских перевозок дальнего сообщения "Укрзализныци" Александра Красноштана, на сегодня альтернативы железнодорожным перевозкам в сфере междугородных перевозок нет, потому ведомство старается уделять максимум внимания сектору пассажирских перевозок. Он также отметил, что "Укрзализныця" на сегодняшний день остановила сокращение перевозок, также в 2016 г. на железной дороге имеет место увеличение на 15% пассажирских перевозок в дальнем сообщении.

"В т.г. запланировано открытие 12 новых маршрутов, 6 поездов по этим маршрутам уже курсируют, а 6 откроются до конца года. Также "Укрзализныця" внедряет новый стандарт услуг — ночные экспрессы. Это скоростные поезда, которые имеют на маршруте минимум остановок, которые имеют маршрутную скорость не менее 80 км/час и которые будут иметь минимальное время следования", — отметил. А. Красноштан.

Еще одна инновация, по словам А. Красноштана, это переход к "долгоплечевым маршрутам". "Есть поезд "Интерсити" сообщением Харьков—Киев—Винница, и уже в первые две недели за один рейс при вместимости поезда 636 пассажиров мы провозим 750 пассажиров за счет изменения пассажиропотока по Киеву", — отметил он. Также А. Красноштан отметил, что "Укрзализныця" запустила мобильную версию сайта по продаже ж/д билетов. По его словам, это универсальная мобильная версия сайта для смартфонов под любую операционную систему.

"Уже в начале 2017 г. будет доступно мобильное дополнение для покупки билетов онлайн, пассажиры будут экономить при покупке билета и время, и деньги, ведь покупка билета онлайн на сегодня стоит дешевле, чем в ж/д кассах", — отметил А. Красноштан.

Кроме того, ведомство сейчас работает над тем, чтобы выход из Центрального вокзала был максимально приближен к остановке общественного транспорта, как это делается в городах ЕС. "В Киеве мы перенесли остановку на одну полосу ближе, но на первую полосу перенести остановку общественного транспорта нам не удалось. Надеюсь, что это осуществится в ближайшее время", — отметил заместитель начальника Департамента пассажирских перевозок дальнего сообщения "Укрзализныци". Он добавил, что уже в т.г. на Центральном вокзале Киева появится туристический центр.

В эксклюзивном комментарии журналу "Транспорт" Я. Мерило рассказала, сколько средств нужно на внедрение в украинских городах единого электронного билета, а также когда можно ждать начала масштабного проекта.



— Если примут законопроект, сколько времени необходимо для его внедрения?

— Для внедрения единого электронного билета каждому городу Украины необходимо разное время, ведь, к примеру, во Львове такую систему готовы запустить, в Киеве уже работает метро и, соответственно, можно подключать другие линии транспорта… Днепр также готов пилотировать и тестировать проект, увы, пока не в метро, а в маршрутках и электротранспорте и т.п. В Харькове уже внедрены "пластиковые карты" в метро, и город готов промаштабировать проект. Но некоторые города пока еще думают.

— Если говорить о финансировании, за какие деньги будет внедряться проект?

— Когда мы провели опрос, оказалось, что в разных городах, а это 17 городов, сообщили, что проект будет финансироваться либо за счет кредитов, либо за счет средств частного партнерства. Дело в том, что проект требует немалых затрат, и городу тяжело профинансировать проект из собственного бюджета. Если говорить в цифрах, то это приблизительно $15 на одного человека. Возьмем количество жителей в городе и умножим на эту цифру. К примеру, во Львове это было бы $10 млн, в Днепре — $14 млн. Если подсчитать, то стоимость проекта составляет $10—15 млн в зависимости от инфраструктуры и населения. Естественно, внедрение проекта потребует не одного года, ведь нужно разработать программное обеспечение, закупить и установить специальные аппараты для считывания карт и турникеты. Но это классический случай, где можно привлекать частных партнеров, чтобы они проинвестировали в оборудование, составили долгосрочный договор с городом, государством.

— Скажите, если говорить оптимистично, когда эта система может заработать?

— Если в этом году ВР примет законопроект во втором чтении, технически это возможно, и через несколько месяцев можно ожидать, что единый электронный билет заработает в некоторых городах. Если документу дадут "зеленый свет", в некоторых городах украинцы смогут оплачивать услуги городского транспорта с помощью специальной электронной карты, которой можно будет рассчитаться за поездки в автобусах, трамваях, троллейбусах, городских электричках, метро и даже маршрутках уже в 2017 г.

КУРЫЛЕНКО Тамара,
КОРНИЛОВА Татьяна, РОСЛИК Инна



Транскаспийский международный транспортный маршрут: реалии и перспективы



Начало второго десятилетия XXI века для отрасли железнодорожных перевозок стало поистине началом ренессанса. В условиях все более ускоряющихся темпов развития, экспансии цифровых технологий практически во все сферы общественной жизни и расширяющейся глобализации мировой экономики морские способы доставки, до настоящего времени наиболее популярные среди грузоотправителей, все более перестают удовлетворять растущие запросы потребителей, прежде всего из-за достаточно продолжительных сроков такой доставки. Единственной альтернативой морскому транспорту, сопоставимой по перевозочным мощностям, но обладающей конкурентным преимуществом в части скорости доставки, могут служить мультимодальные перевозки, основанные на железнодорожной составляющей в сочетании с паромными переправами.

Указанные предпосылки послужили импульсом для разработки проекта Транскаспийского международного транспортного маршрута (ТМТМ), о нужности и востребованности которого говорит активно растущая популярность его сервисов среди грузоотправителей. Актуальные вопросы реализации и развития проекта ТМТМ регулярно обсуждаются в ходе международных конференций, семинаров и круглых столов, проводимых во всех странах-участницах проекта, а также потенциальных его партнерах. Одно из таких мероприятий — круглый стол "Транскаспийский международный транспортный маршрут — реалии и перспективы" состоялся 27 октября т.г. и в Украине. Мероприятие проходило в Киеве в рамках специализированной выставки "ТрансУкраина'2016".



НЕБОЛЬШОЙ ЭКСКУРС В ИСТОРИЮ ПРОЕКТА

Идея создания наземного транспортного коридора, который обеспечил бы стабильную транспортировку грузов из Европы в Азию и в обратном направлении, не нова: еще в мае 1993 г. Европейская комиссия в Брюсселе на конференции министров торговли и транспорта из 8 стран Кавказа и Центральной Азии инициировала межрегиональную программу технического содействия для развития транспортного коридора из Европы через Черное море, Кавказ, Каспийское море с выходом на страны Центральной Азии. Участники конференции приняли Брюссельскую декларацию, которая положила начало реализации проекта ТРАСЕКА. В разные годы к программе присоединились еще 7 участников, в числе которых и Украина, а Литва получила статус наблюдателя в Межправительственной комиссии ТРАСЕКА.

Однако, несмотря на расширение количества участников проекта и их заинтересованность, проект развивался довольно вяло. Наибольшие проблемы в реализации программы транскавказского транспортного коридора ТРАСЕКА были обусловлены отсутствием единого перевозочного тарифа, а также значительными задержками транспортных средств на пограничных пунктах.

Однако в 2012 г. Казахстан в рамках программы ТРАСЕКА презентовал инициативу "Шелковый ветер" по развитию транспортного направления Казахстан—Каспийское море—Азербайджан—Грузия—Турция, которая получила активную поддержку соседних стран. С этого момента проект получил новую жизнь. Уже в ноябре 2012 г. министерства транспорта Азербайджана, Грузии, Турции и Казахстана подписали меморандум о сотрудничестве в создании коридора. А к концу года интерес к проекту проявила китайская сторона. После же анонсирования Пекином в сентябре 2013 г. концепции экономического пояса "Шелкового пути", маршрут стал рассматриваться как один из ее элементов. Уже в октябре 2013 г. странами-участницами был создан Координационный комитет по развитию ТМТМ, в состав которого вошли ЗАО "Азербайджанские железные дороги", АО "Грузинская железная дорога", АО "НК Казакстантемиржолы", а также АО "НК "Актауский международный морской торговый порт", ООО "Батумский морской порт" и ЗАО "Бакинский международный морской торговый порт". Турецкие государственные железные дороги приобрели статус ассоциированного члена этой организации.

Менее чем через 2 года — в конце июля 2015 г. — был запущен первый тестовый контейнерный поезд Nomand express, следующий по ТМТМ. Состав с более чем 1,7 тыс. т каустической соды пересек территории Китая, Казахстана и Азербайджана, преодолев 4768 км (в т.ч. 4258 км по железнодорожным путям и 510 км по морю) за 6 дней, тогда как раньше аналогичные грузы перевозились по альтернативным маршрутам за 25—40 дней. Поезд включал 41 вагон-платформу и был рассчитан на перевозку 82 контейнеров общим весом 20 т (FEU). Грузоотправителем выступила китайская компания XinjiangTianyeKsindjiang Tianye Group Forin Co Ltd, груз был принят ООО "Шефег-1".

После успешно завершенного эксперимента, в конце ноября 2015 г., в Стамбуле крупнейшие транспортные компании государств-учредителей Координационного комитета ТМТМ совместно с китайской компанией Minsheng Logistics, выступающей от лица правительства китайского г. Чунцин, выразили готовность создать консорциум для перевозки грузов из Китая в Европу. А в апреле 2016 г. в Баку в ходе собрания организаций-операторов ТМТМ был подписан контракт между железнодорожными ведомствами Азербайджана, Грузии и Казахстана о создании консорциума. В консорциум вошли: от Азербайджана — ОАО "ADY Express" и ОАО "ACSC Logistics" (оператор паромных перевозок в Каспийском море), от Казахстана — АО "KTZ Express" (мультимодальный оператор), от Грузии — ОАО "Trans Qafqasus Terminals". Ключевой задачей Консорциума было заявлено увеличение грузооборота, обеспечение бесперебойных перевозок грузов между странами-участницами ТМТМ, а также проведение единой конкурентоспособной политики ценообразования на маршруте.

В 2015—2016 гг. в Координационный комитет ТМТМ также вошли китайская компания Minsheng Logistics, ЗАО "Азербайджанское Каспийское морское пароходство", ПАО "Укрзализныця", украинский паромный оператор "Укрферри", румынская Translogist SRL, Польский ширококолейный ж/д оператор PKP LHS, АО "Пароходство "Болгарский морской флот" и Болгарская железная дорога.



О СУЩЕСТВУЮЩИХ ВОЗМОЖНОСТЯХ И ПЕРСПЕКТИВАХ РАЗВИТИЯ ПРОЕКТА

Структурные изменения. На конференции в Киеве 27 октября т.г. Транскаспийский международный транспортный консорциум представлял Леван Сулаберидзе, директор GR Logistic&Terminals (до недавнего времени — Trans Caucasus Terminals, но в рамках ребрендинга, проведенного Грузинской железной дорогой, сменивший название), который и ознакомил участников мероприятия с имеющимися сервисными возможностями ТМТМ и поделился планами развития проекта.

Леван Сулаберидзе отметил, что в начале октября 2016 г. в Астане на очередном заседании Координационного комитета ТМТМ было принято решение о реорганизации консорциума и учреждении нового юридического лица с постоянным офисом в Астане — Международной ассоциации Транскаспийского международного транспортного маршрута. Соответствующий учредительный договор был подписан железнодорожными администрациями Казахстана, Азербайджана и Грузии. Деятельность ассоциации будет направлена на привлечение транзитных и внешних торговых грузов, развитие интегрированных логистических продуктов по ТМТМ. Планируется, что в рамках ассоциации будут отрабатываться вопросы проведения эффективной тарифной политики, оптимизации издержек и стоимости интегрированной услуги, создания единой технологии перевозочного процесса, содействия снижению административных барьеров, связанных с пограничными и таможенными процедурами, и переработки грузов и контейнеров в портах на стыковых станциях.

При этом Леван Сулаберидзе подчеркнул, что на этапе формирования данного юрлица и прохождения юридических формальностей по его оформлению, клиенты — экспедиторы грузов — имеют возможность обратиться к любому из четырех учредителей Консорциума ТМТМ и получить унифицированный сервис и тариф вне зависимости от субъекта обращения. "Можете обращаться в Грузию, в Азербайджан, Казахстан — все условия одинаковы", — отметил он.

Тарифная политика. Л. Сулаберидза также напомнил, что в январе т.г. Азербайджан, Казахстан, Грузия и Украина подписали протокол об установлении конкурентоспособных льготных тарифов на грузоперевозки по ТМТМ, которые вступили в силу с 1 июня. "У нас уже есть сквозной тариф от границы Казахстана с Китаем до грузинских портов и до границы Украины с ЕС. Этот сквозной единый тариф подразумевает под собой предоставление фитинга на границе Казахстан/Китай, провоз через территорию Казахстана, через Каспийское море, через Азербайджан, Грузию, а дальше по Черному морю в направлении Украины или же Турции".

Отмечая достоинства предоставляемого сервиса, директор компании-оператора отметил, что на маршруте ТМТМ уже проработаны технологии перевозки единичных контейнеров, которые позволяют выдерживать транзитное время из Китая до грузинских морских портов в 9—10 дней, даже если предоставляется к перевозке всего один контейнер. При этом технология перевозок подразумевает формирование блок-поезда в составе 41 стандартного вагона (40-футовых контейнеров). "Но это не лежит на плечах нашего заказчика, мы сами заботимся о том, чтобы эти параметры соблюдались", — подчеркнул Л. Сулаберидзе.



По словам директора GR Logistic&Terminals, только в сентябре—октябре 2016 г. было организовано пять блок-поездов из китайского города Чэнду назначением в Турцию через грузинский порт Поти, где GR Logistic&Terminals имеет собственный контейнерный терминал. Протяженность маршрута данных поездов только от Чэнду, расположенного в континентальной части Китая, до границы с Казахстаном составляет 3,5 тыс. км. При этом на маршруте реализуется достаточно непростая схема логистики с пересечением двух морей — Каспийского и затем Черного. "Мы выдерживаем 8 дней транзитной перевозки. Самое продолжительное время составляло 10 дней, с учетом двухдневной задержки, вызванной штормом на Каспии", — подчеркнул Л. Сулаберидзе.

При этом сервис Nomand express, по заверениям его операторов, не ограничен только контейнерными перевозками: в рамках ТМТМ уже имеются сквозные тарифы для определенной номенклатуры грузов для вагонных перевозок. Однако такая номенклатура пока еще очень ограничена — необходимым условием разработки сквозного тарифа является достаточно большой и стабильный грузопоток, а также характер груза. Так, на сегодняшний день в перевозке по маршруту ТМТМ заинтересованы владельцы так называемых



fast freight (срочных грузов), т.е. тех, сроки доставки которых имеют критическое значение. Примером такого груза являются новейшие девайсы, производственные мощности которых расположены в Азии. Темпы развития технологий в данной сфере достаточно высоки, поэтому каждый месяц промедления в появлении их на европейских прилавках является критическим для спроса на них и, соответственно, их цены.

Инфраструктурные проекты. По результатам работы в текущем году, участники Консорциума ТМТМ совместно с китайскими партнерами прогнозируют, что уже в 2017 г. по маршруту будет курсировать 250 поездов. "Это примерно 10 тыс. TEU (эквивалент 20-футового контейнера). И это не предел! У этого коридора пропускная способность примерно в 30—40 раз больше с учетом той инфраструктуры, которая сейчас существует и которая строится", — убежден Л. Сулаберидзе.

В настоящее время по всей территории маршрута проходит интенсивная инфраструктурная работа. В первую очередь, это проект нового казахстанского порта на Каспии — порта Курык. Планируется, что первая очередь нового паромного комплекса в порту Курык будет введена в эксплуатацию до конца 2016 г. Реализация проекта увеличит пропускную способность маршрута ТМТМ приблизительно в 3—4 раза.

Помимо этого, ведется реорганизация Бакинского морского порта с адаптацией к возможностям казахстанской стороны. В настоящее время порт выводится из Бакинской бухты за черту города, в поселок Аляты в Гарадагском районе столицы Азербайджана. Первая фаза строительства нового Бакинского международного МТП завершится к 2017 г., увеличив мощность до 11,5 млн т грузов в год и до 50 тыс. контейнеров, многие из которых будут транспортироваться между Китаем, Центральной Азией и Европой. Новый порт сможет обслуживать паромы длиной 150—160 м и тоннажем 10 тыс. т, а также все другие типы судов, действующих в Каспийском море.

Инфраструктурные работы, направленные на увеличение пропускной способности, также ведутся Азербайджанской железной дорогой совместно с Грузинской и Турецкой железными дорогами. В частности, это проект строительства железнодорожной магистрали Баку—Тбилиси—Карс (БТК), которая не только сокращает путь доставки грузов с востока на запад на 550—600 км, но и уделяет повышенное внимание такому важному моменту, как обеспечение безопасности перевозок.

По информации, озвученной Л. Сулаберидзе, в Грузии уже 1,5 года строится тоннель под перевалом, который призван устранить узкое место Грузинской железной дороги и увеличить ее пропускную способность до 70 млн т в год, а транзитное время уменьшить примерно на 10 часов.

Также в начале октября т.г. правительство Грузии и консорциум по развитию города Анаклия (JSC Anaklia Development Consortium) оформили инвестиционный договор о строительстве и оперировании глубоководным портом. По планам, порт в Анаклия будет крупнейшим на всем северо-восточном побережье Черного моря, а не только в Грузии. Л. Сулаберидзе отметил, что после запуска порта (по плану — через 3 года) его пропускная способность составит 1,5 млн TEU (20-футовых контейнеров) в год, и туда смогут заходить суда класса пост-панамакс, панамкс, т.е. с осадкой 16 м — самые большие суда, которые могут пересечь Босфор.

Помимо этого, железнодорожные ведомства Азербайджана, Грузии и Ирана, по инициативе Deutsche Bahn (основного железнодорожного оператора Германии), начинают реализацию масштабного проекта по перевозке грузов по направлению Европа—Иран. Немецкая компания выразила свою заинтересованность в перевозке грузов из Европы в Иран, страны Персидского залива и Индию, а также в обратном направлении. Тестовый контейнерный поезд, состоящий из 41 контейнера, будет отправлен из румынского порта Констанца и прибудет в Тегеран за 8 дней: из Констанцы контейнеры по морю будут доставлены в грузинский порт, а оттуда по железной дороге — на станцию Астара в Азербайджан. Далее с помощью грузовых автомобилей они будут доставлены на иранскую станцию Газвин, откуда по железной дороге их доставят в Тегеран. "Мы уже проработали тарифную сетку, сквозной тариф от порта Констанца до конкретных городов в Иране.



И мы предоставляем сервис одного окна", — отметил Л. Сулаберидзе, добавив, что уже в 2017 г. границу Азарбайджана с Ираном грузы будут переезжать на ж/д транспорте по новой 10-километровой ветке, построенной между станциями Астара (Азербайджан) и Астара (Иран), на которой возводится соответствующий грузовой терминал. При этом он подчеркнул, что данный маршрут уже вызвал серьезную заинтересованность со стороны украинских грузоотправителей. "Я точно знаю, что грузы (из Украины — ***ред.***) будут идти и какой конкретно оборот будет этих грузов", — заверил он. По оценкам инициаторов проекта, преимущество коридора "Юг—Запад" перед другими маршрутами — в его скорости. Например, если для перевозки грузов по морю из стран Персидского залива и Индии в Европу необходимо 30—40 дней, то по маршруту "Юг—Запад" — всего 15 дней.

При этом Леван Сулаберидзе уточнил, что на данном этапе существуют проблемы с обратной загрузкой контейнеров. Однако для обеспечения загрузки порожних контейнеров в Европе ведется интенсивная работа. "В любом случае обратный провоз порожних контейнеров… не ляжет на плечи заказчика, который нам заказывает провоз груженого контейнера", — заверил он.

Сервисная составляющая. По заверениям Л. Сулаберидзе, к весне 2017 г. будет запущен интерфейс, разработка которого уже ведется, позволяющий в электронном формате связаться с любой компанией Консорциума ТМТМ и, зарегистрировавшись на сайте, вести все деловые операции, начиная с заключения договора и заканчивая получением инвойса, через этот портал. Электронный сервис также будет предоставлять возможность он-лайн общения между оператором и заказчиком, отслеживать грузы и т.д.

О РОЛИ УКРАИНЫ В РАМКАХ ПРОЕКТА ТМТМ

О степени заинтересованности Украины в развитии проекта ТМТМ и видении ее роли в данном процессе в ходе круглого стола проинформировал заместитель министра инфраструктуры Украины по вопросам европейской интеграции Виктор Довгань.

По его словам, Министерство инфраструктуры Украины поставило перед собой амбициозную задачу в полной мере реализовать транзитный потенциал и превратить Украину в надежного международного партнера-поставщика лучших логистических услуг.

С этой целью министерство инициировало перед правительством создание в Украине межведомственного консультативно-совещательного органа — Транзитного совета из числа представителей заинтересованных министерств, ведомств и других центральных органов исполнительной власти.

На данном этапе, по заверениям замминистра, с иностранными партнерами прорабатываются взаимовыгодные условия выполнения мультимодальных перевозок из стран Азии по следующим направлениям:



— объединение технологий выполнения перевозок с использованием поездов "Викинг" и "Зубр", следующих через Украину транзитом по Беларуси в направлении стран Прибалтики и Скандинавии, с работой паромных переправ на Черном море и железных дорог Грузии и Азербайджана;

— совершенствование условий организации перевозок с территории Польши в направлении украинского порта Черноморск, включая перспективы предоставления более качественного сервиса при осуществлении грузовых перевозок с использованием широкой колеи в г. Славкув без перегрузки и без переоформления грузовых накладных. Далее продолжение маршрута перевозки может проходить как в направлении Грузии, Азербайджана, Казахстана и Китая, так и Ирана, Туркменистана и Афганистана. Отдельно обсуждается маршрут транспортировки грузов и в направлении ведущих портов Турции;

— организация перевозок в направлении Европа—Азия с использованием возможностей транспортных инфраструктур Украины и Венгрии с возможностью их продления в Австрию и северные районы Италии;

— проработка с представителями транспортного сектора Словакии вопросов совершенствования перевозки грузов с последующей транспортировкой в направлении Чехии, Австрии, Сербии, Черногории;

— запланированы переговоры с представителями транспортных структур Ирана и Туркменистана по обсуждению перспектив выработки новых логистических решений в направлении Пакистана, Афганистана и Индии.

По словам В. Довганя, Мининфраструктуры Украины также выдвинуло инициативу реализации многостороннего проекта "Три моря — сто дорог" по организации мультимодальных перевозок между регионами Балтийского, Черного и Каспийского морей. При этом проект не ограничивается одним маршрутом транспортировки, а рассчитан на синергетический эффект от объединения потенциальных возможностей работы всех видов транспорта: железнодорожного, автомобильного, речного, морского, паромного. Одним из путей практического решения этого вопроса может стать подписание соответствующего международного



договора, положения которого позволяли бы формировать согласованную и взаимовыгодную транспортную политику по организации перевозок между регионами Балтийского, Черного и Каспийского морей.

"Надеюсь, что результатом нашей работы станет формирование четко и прозрачно действующей системы организации грузовых перевозок, которая позволит эффективно совместить развитие экономических связей всех заинтересованных стран Азиатско-Тихоокеанского региона и Европы", — резюмировал В. Довгань.

Приоритетность развития данного направления в работе правительственных структур Украины также отметил представитель МИД Украины Андрей Кононенко, заявив, что украинское внешнеполитическое ведомство рассматривает развитие ТМТМ в качестве своей основной, а не побочной задачи. Подтверждением этому служит создание в марте текущего года в рамках МИД рабочей группы по поддержке развития ТМТМ, а также проведение в июне тематического выездного заседания Совета экспортеров и инвесторов Украины.

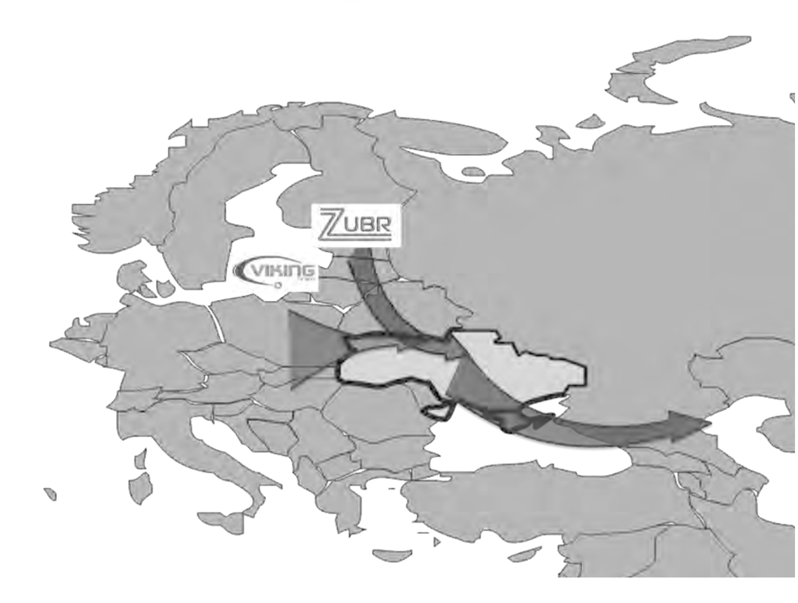
О ПАРТНЕРСКИХ ОТНОШЕНИЯХ В РАМКАХ ПРОЕКТА

Достаточно детализированные обзоры имеющихся и перспективных возможностей компаний-партнеров проекта ТМТМ были представлены в соответствующих презентациях представителями ПАО "Украинская железная дорога", польского широкоrouteлейного железнодорожного оператора PKP LHS, АО "Пароходство "Болгарский морской флот" (БМФ) и их агента в Украине АО "ПЛАСКЕ".

Во многом их презентации пересекались, учитывая тот факт, что железнодорожная линия, которую обслуживает польский оператор, в восточном направлении идет только до границы с Украиной (Изов), а преодолеть участок пути через Черное море на маршруте ТМТМ железнодорожным вагонам помогают паромы "БМФ" и украинского паромного оператора "Укрферри", а в ближайшей перспективе — и паромы "Укрзализныци", которые ведомство намерено поставить на линии после проведения капитального ремонта.

По мнению представителей PKP LHS, присоединение их компании к ТМТМ является беспрецедентным событием для развития интермодальных перевозок между Европой и Азией и позволит создать альтернативные железнодорожные маршруты непосредственно из Китая в Польшу через страны Центральной Азии. В этой связи польская компания рассчитывает привлечь часть грузопотока, который в настоящее время доставляется из Азии в ЕС по морю (в 2015 г. польские порты приняли порядка 7 млн т).

Участники круглого стола отметили, что преимуществами интермодального сообщения в направлении Польша—Украина—Кавказ—Азия являются не только возможность перевозки контейнеров от терминалов в Славкуве или Замость Бортатыче до Одессы в вагонах 1520 мм без их перегрузки, но и по единой накладной ЦИМ/СМГС, но также налаженный морской сервис перевозки контейнеров на Черном и Каспийском морях.



Представителем "Укрзализныци" было отмечено, что, учитывая имеющийся положительный опыт осуществления интермодальных проектов, а также перспективы осуществления перевозок по ТМТМ, ПАО "Укрзализныця" имеет все возможности соединить транспортные потоки регионов Балтийского, Черного, Каспийского морей и стран Западной Европы.

Украинские и польские партнеры сходятся во мнении, что Украина может играть ключевую роль в активизации перевозок на евроазиатском направлении, так как через территории Украины и Польши пролегает самый короткий путь, объединяющий Балтийское и Черное моря. Но для этого необходимы оперативные действия по созданию новой концепции развития мультимодальных перевозок на этом направлении с учетом ведущей роли в этом железной дороги, а также интенсификация работы по выработке конкурентоспособных унифицированных тарифов на маршруте.

P.S. "ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ" БУДЕТ НЕПОЛНЫМ БЕЗ УЧАСТИЯ УКРАИНЫ

Подводя итоги проведенной дискуссии, можно отметить, что проект ТМТМ располагает большими возможностями для реализации транзитного потенциала и развития торговли на евразийском континенте. Его реализация позволит расширить горизонты сотрудничества стран Азии со странами Южной и Восточной Европы, а также Балтии. И Украина в этом процессе должна сыграть одну из ключевых ролей.

Так, уже в ноябре 2016 г. посол Китая в Украине Ду Вэй в ходе первого Украинского форума "Шелкового пути" (Ukraine Silk Road Forum — 2016) отметил, что реализация инфраструктурного проекта "Шелковый путь" без участия Украины будет неполной и даже немыслимой. "Я полностью уверен в перспективах сотрудничества между Украиной и Китаем", — подчеркнул Ду Вэй.

ЗИНЧЕНКО Ольга

Инфрастуктурные законопроекты в парламенте: продолжение следует…

17.11.2016 г. в парламенте Украины проходило рассмотрение законодательных инициатив, связанных с развитием транспорта и инфраструктуры. Так, должны были быть рассмотрены законопроекты, которые касаются создания Дорожного фонда и реформирования системы управления автомобильными дорогами, внедрения автоматизированной системы учета оплаты проезда в городском пассажирском транспорте, соблюдения весовых или габаритных норм и усиления контроля за безопасностью автоперевозок грузов, Государственной программы авиационной безопасности гражданской авиации, внутреннего водного транспорта, содействия развитию судоходства в Украине. По словам председателя Комитета ВР по вопросам транспорта Ярослава Дубневича, все законопроекты прошли долгий путь согласований и компромиссов.





К сожалению, из анонсированного пакета законопроектов "инфраструктурного дня" были рассмотрены только 5. В целом 3 законопроекта приняты как законы:

— № 4014а "О внесении изменений в Закон Украины "Об источниках финансирования дорожного хозяйства Украины" относительно совершенствования механизма финансирования дорожной отрасли";

— № 4015а "О внесении изменений в Бюджетный кодекс Украины относительно усовершенствования механизма финансового обеспечения дорожной отрасли";

— № 0954 "О внесении изменений в некоторые законодательные акты Украины относительно реформирования системы управления автомобильными дорогами общего пользования".

СОЗДАН ДОРОЖНЫЙ ФОНД

Первыми двумя законами закреплено создание Государственного дорожного фонда. Так, ст. 3 Закона Украины "О внесении изменений в Закон Украины "Об источниках финансирования дорожного хозяйства Украины" относительно совершенствования механизма финансирования дорожной отрасли" установлено, что в госбюджете Украины ежегодно предусматриваются расходы на финансирование работ, связанных со строительством, реконструкцией, ремонтом и содержанием автодорог общего пользования.

Для этих целей в составе специального фонда Государственного бюджета Украины создается Государственный дорожный фонд.

Доходная часть этого фонда формируется за счет:

— акцизного налога с произведенных в Украине и с ввезенных на таможенную территорию Украины топлива и транспортных средств;

— ввозной пошлины на нефтепродукты и транспортные средства и шины к ним;

— платы за проезд по автомобильным дорогам транспортных средств и других самоходных машин и механизмов, весовые или габаритные параметры которых превышают нормативные;

— средств специального фонда Государственного бюджета Украины, полученных путем привлечения государством кредитов (займов) от банков, иностранных государств и международных финансовых организаций на развитие сети и содержание автомобильных дорог общего пользования;

— платы за проезд по платным автомобильным дорогам общего пользования государственного значения, максимальный размер и порядок взимания которой устанавливаются Кабинетом Министров Украины;

— других поступлений, предусмотренных Государственным бюджетом Украины, в объемах, определяемых законом о Государственном бюджете Украины на соответствующий год, а также поступлений, определенных статьей 5 этого Закона.

При этом предусмотрено, что налоги (акцизы), установленные как источники наполнения Государственного дорожного фонда, будут зачисляться в спецфонд госбюджета в следующем размере: в 2018 г. — 50%, 2019 г. — 75% и с 2020 г. — 100%.

Заключительными и переходными положениями установлено, что этот Закон вступает в силу с 1.01.2018 г.

Присутствовавший на заседании парламента министр инфраструктуры В. Омелян относительно создания Государственного дорожного фонда отметил, что это "…стабильный инструмент для восстановления украинских дорог, для того, чтобы 90% из 170 тыс. км, которые мы имеем, были нормальными, качественными и безопасными для наших граждан. Если мы хотим иметь хорошую экономику, мы должны строить дороги. Именно этот фонд является источником постоянного благосостояния Украины".

Закон Украины "О внесении изменений в Бюджетный кодекс Украины относительно усовершенствования механизма финансового обеспечения дорожной отрасли" неразрывно связан с предыдущим Законом, так как его положениями также закреплено создание Государственного дорожного фонда. Кроме того, введено распределение средств Фонда следующим образом: 60% — на финансирование строительства, реконструкции, ремонта и содержания автодорог общего пользования госзначения и другие направления, а также на выполнение долговых обязательств по займам, полученным государством или под госгарантии, на развитие и содержание сети автодорог общего пользования госзначения; 35% — на финансирование строительства, реконструкции, ремонта и содержания автодорог общего пользования местного значения, а также на выполнение долговых обязательств по займам, полученным государством или под госгарантии, на развитие и содержание сети автодорог общего пользования местного значения; 5% — на финансирование мер по обеспечению безопасности дорожного движения в соответствии с государственными программами.

Законом установлено, что перечень объектов строительства, реконструкции, капитального и текущего среднего ремонта автодорог общего пользования госзначения с указанием объемов бюджетных средств для финансового обеспечения таких объектов утверждается КМУ по согласованию с Комитетом ВР по вопросам бюджета.

Также согласно Закону "…субвенция из государственного бюджета местным бюджетам на финансовое обеспечение строительства, реконструкции, ремонта и содержания автомобильных дорог общего пользования местного значения, улиц и дорог коммунальной собственности в населенных пунктах распределяется между соответствующими местными бюджетами в зависимости от протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения в соответствующей административно-территориальной единице по состоянию на 1 января года, предшествующего плановому.

Указанная субвенция может направляться на строительство, реконструкцию, ремонт и содержание улиц и

дорог коммунальной собственности в населенных пунктах в размере не более 20% объема такой субвенции, утвержденного законом о Государственном бюджете Украины для соответствующего местного бюджета.

Народный депутат Соловей Ю.И. отметил: "Это исторические законы для дорожной отрасли, поскольку они регламентируют процесс того, что украинский автомобилист, который платит деньги, которые заложены в цене топлива, будут целенаправленно идти на дороги и доходить, что именно важно, до низового уровня".

РЕФОРМИРОВАНИЕ СИСТЕМЫ ГОСУПРАВЛЕНИЯ АВТОДОРОГАМИ

Законом Украины "О внесении изменений в некоторые законодательные акты Украины относительно реформирования системы управления автомобильными дорогами общего пользования" изменена система управления автодорогами общего пользования, в частности, предусмотрена передача автомобильных дорог общего пользования местного значения в управление местным органам власти (120 тыс. км) с уточнением прав, полномочий, обязанностей и ответственности органов госуправления автодорогами общего пользования.

Кроме этого, законодательный акт ужесточает требования к ремонту и обслуживанию дорог (местного и государственного значения). В частности, он устанавливает порядок оплаты выполненных ремонтных работ и источники финансирования, порядок осуществления заказчиком контроля за качеством ресурсов и выполненных работ, гарантийные обязательства подрядчика, порядок устранения недостатков, ответственность сторон за нарушение условий договора.

Эксплуатационное содержание автодорог общего пользования и других видов автодорог предполагается осуществлять на основе долгосрочных (до 7 лет) договоров (контрактов) о содержании автодорог общего пользования по принципу обеспечения их эксплуатационного состояния в соответствии с нормативно-правовыми актами, нормами и стандартами. Т.е., подрядчик, который выиграет тендер, будет понимать четко, насколько качественно необходимо производить подрядные работы, поскольку потом ему эти дороги нужно будет еще и содержать.

Сохранение и развитие сети автомобильных дорог общего пользования имеют для государства приоритетное значение. С целью активизации инвестиционной деятельности, повышения качества и эффективности дорожного строительства при строительстве и реконструкции автодорог могут применяться принципы и условия контрактов Международной федерации инженеров-консультантов (FIDIC) в порядке, который утверждается КМУ.

Для обеспечения постоянного независимого аудита (оценки) технического состояния автодорог и качества дорожных работ могут привлекаться квалифицированные инженеры-консультанты в сфере дорожного строительства, аккредитованные в порядке, определенном КМУ.

Данный Закон системно связан с законами о создании Государственного дорожного фонда, поэтому он вступит в силу одновременно с ними — 1.01.2018 г.

ЭЛЕКТРОННЫЙ БИЛЕТ В ПЕРСПЕКТИВЕ

Законопроект № 4121 "О внесении изменений в некоторые законодательные акты Украины относительно внедрения автоматизированной системы учета оплаты проезда в городском пассажирском транспорте" предполагает ввести автоматизированную систему оплаты проезда в городском пассажирском транспорте, предоставить соответствующие полномочия органам местного самоуправления, установить обязательность обеспечения льготных категорий населения электронными билетами в населенных пунктах, где введена автоматизированная система учета оплаты проезда, и определить возможность привлечения к административной ответственности за проезд пассажира без регистрации или компостирования проездных документов.

Председатель Комитета ВР по вопросам транспорта Я. Дубневич считает, что положения законопроекта № 4121 в случае его принятия позволят, среди прочего, модернизировать расчет, четко следить за пассажиропотоком, точно учитывать фактически предоставленные услуги по перевозке льготных и других категорий пассажиров.

Кроме того, по мнению народного депутата М. Бурбака, принятие законопроекта № 4121 "очередной раз подтвердит тот тезис, что мы передаем бюджетные полномочия на места. И никто с мест не будет говорить, что бюджет не возмещает разницы в тарифах на перевозку. Потому что это уже будет реальный учет".

Автор законопроекта, народный депутат И. Васюник отметил: "Какой результат мы получим от внедрения этого закона? Это повышение уровня безопасности на дороге, так как водитель будет следить за безопасностью и за ходом движения, а не за оплатой проезда. Это учет реального пассажиропотока, это оптимизация маршрутов, это борьба с коррупцией и вывод средств из тени, это внедрение удобных способов оплаты за проезд — банковской картой или через мобильный телефон, или любым другим способом, это реально реформа, согласно европейским принципам… Это не просто закон, это реальная реформа в местном общественном транспорте, это реальная децентрализация. Те города, которые введут внедрение электронного билета, они, во-первых, получат реальную картину по частным перевозчикам, насколько обоснованные тарифы частных перевозчиков, они получат реальную картину по тому, как люди, каким видом транспорта пользуются. Относительно коммунальных транспортных предприятий мы получим реальную картину, насколько правильными являются дотации из бюджета коммунальным автотранспортным предприятиям. Это очень важно. Этот Закон поддерживают 15 областных государственных администраций, практически все крупные города Украины". Законопроект № 4121 принят за основу в первом чтении.



ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ГРУЗООТПРАВИТЕЛЕЙ ЗА ПЕРЕГРУЖЕННЫЕ ФУРЫ ПОКА НЕ ПРЕДУСМОТРЕНА

Законопроект № 4660 "О внесении изменений в Закон Украины "Об автомобильном транспорте" (относительно соблюдения весовых или габаритных норм и/или условий, определенных в разрешении на участие в дорожном движении)" не прошел первого чтения.

Представляя данный законопроект на рассмотрение парламентом, народный депутат М. Бурбак отметил: "Этим законопроектом предусматривается введение солидарной ответственности для автомобильного перевозчика, водителя транспортного средства, грузоотправителя или коммерческого посредника, брокера, экспедитора и грузовладельца или уполномоченного им лица за нарушение транспортным средством установленных законодательством весовых и габаритных норм. Для автомобилистов очевиден тот факт, что грузовики, весовые параметры которых превышают разрешенные нормы, разрушают автомобильные дороги, превращая их в аварийно опасные дороги. И мы можем выделять миллионы, миллиарды гривен на ремонт дорог, но их никогда не будет хватать, пока весовые и габаритные нормы будут нарушаться и за это никто не будет нести ответственность.

Нарушение норм относительно превышения веса и габаритов возникает еще во время загрузки грузов. Но сегодня отправители грузов и грузовладельцы не обязаны принимать меры предосторожности для недопущения этой перегрузки и не несут никакой ответственности в случае нарушения транспортными средствами весовых норм.

Более того, водитель-перевозчик не имеет законных оснований отказать грузоотправителю и грузовладельцу выполнять перевозки, даже если его транспортное средство загружено с превышением установленных весовых или габаритных норм или с нарушением условий, определенных в разрешении на участие в дорожном движении.

Этим законопроектом грузоотправитель будет обязан осуществлять контроль за соблюдением установленных законодательством норм при загрузке автомобиля. Также устанавливается ответственность грузоотправителя за нарушение таких норм. В то же время водителю-перевозчику предоставляется право проверки весовых параметров загрузки транспортного средства, требовать приведения массы груза к соответствующим нормам и право отказа в перевозке, если габаритно-весовые нормы при загрузке будут нарушены… этот законопроект крайне важен. Можем ремонтировать, строить новые дороги, но, если каждый день недобросовестные грузоперевозчики будут их разрушать, у нас ничего не получится. Мы видим, во что превратились дороги Николаевщины, во что превратились дороги Черновицкой области и любой области Украины. Можем выделять триллионы гривен, ничего не будет, пока не будут недобросовестные перевозчики нести полную ответственность за перегрузки".

В качестве причин против принятия законопроекта можно привести слова народного депутата В. Гусака: "Этот законопроект не уберет перегруженные машины с наших дорог. Чтобы достичь этого, следует сосредоточиться на главном.

Первое. Это эффективный контроль и выявление перегруженных машин на дорогах.

Второе. Это наказание, штрафные санкции, которые сделают перегрузки экономически нецелесообразными.

И третье. Это неотвратимость этого наказания.

Но в этом законопроекте этого нет. Зато вводится ряд понятий, так называемые участники автомобильных перевозок. Это и автомобильный перевозчик, и водитель транспортного средства, и владелец груза, и грузоотправитель, а также грузополучатель. И их всех в той или иной степени предлагается сделать ответственными за нарушение весовых норм… там, где формально много ответственных, фактически ответственных не будет. Поэтому этот законопроект проблемы не решает,.. мы предлагаем сосредоточиться на подготовке нового законопроекта, который сделает так, что когда машина будет обнаружена с перегрузом, пожалуй, кому-то придется ее продать, чтобы заплатить штрафы. И только тогда эта проблема будет решена".

Выступая в поддержку законопроекта, народный депутат А. Киссе заявил: "Мы можем заговорить любой вопрос, который актуален и требует решения! Много было слов сказано о реконструкции дороги Одесса—Рени. Сделано капитально уже более 100 километров. Но сегодня большегрузные машины начали просто гробить эту дорогу… Если мы никаких действий не будем принимать, то мы никогда не сделаем дороги в Украине. Я тверд в убеждении, что сегодня и здесь в этом зале можно найти очень много запятых, можно сравнивать очень много вопросов, где хорошо, а где плохо. Это надо оставить на потом, а сейчас призываем всех голосовать за предложенный законопроект в первом чтении".

Несмотря на угрожающую ситуацию с дорогами, в большинстве случаев именно из-за отсутствия надлежащего контроля за грузовыми перевозками законопроект № 4660 набрал только 211 голосов и был направлен в Комитет ВР по вопросам транспорта на доработку.

В завершение заседания председатель ВР Украины А. Парубий отметил: "Был тяжелый у нас, эмоциональный, напряженный день, мы не успели рассмотреть все законопроекты из блока транспорта и инфраструктуры, мы эти вопросы не рассмотрели в этот день, перенесем на следующую неделю,.. мы на следующей пленарной неделе продолжим рассмотрение...". Эти слова вселяют надежду, что жизненно необходимые законопроекты станут законами, призванными существенно улучшить развитие транспортного сектора и инфраструктуры.

КУРЫЛЕНКО Тамара

Мининфраструктуры запустило проектный офис по вопросам ГЧП

По результатам первого заседания Наблюдательного совета Проектного офиса по вопросам государственно-частного партнерства (ГЧП) в Мининфраструктуры 2.11.2016 г. прошел брифинг с участием министра инфраструктуры Украины Владимира Омеляна и президента и главного исполнительного директора Western NIS Enterprise Fund в Украине Ярославы Джонсон.

"Мы запускаем Проектный офис по вопросам государственно-частного партнерства", — отметил министр инфраструктуры В. Омелян. Он подчеркнул, что во время встреч с иностранными компаниями вопрос ГЧП звучит в первую очередь.

"Звучат вопросы: какие проекты у вас готовы? Какие разновидности [ГЧП] вы готовы предложить бизнесу и на каких условиях? В большинстве случаев украинские власти в ответ на такие вопросы молчали, но молчать мы больше не будем. Мы запускаем офис, у нас есть достойные люди", — заявил министр.

Относительно итогов первого заседания Наблюдательного совета Проектного офиса по вопросам ГЧП министр сообщил, что в состав Набсовета вошли заместитель министра инфраструктуры Надежда Казначеева, президент и главный исполнительный директор Western NIS Enterprise Fund в Украине Ярослава Джонсон, первый заместитель министра экономического развития и торговли Украины Юлия Ковалив, представители EasyBusiness и ЕБРР.

Среди основных направлений работы офиса по вопросам ГЧП: внесение изменений в законодательство, продолжение работы над Законом о концессии, реализация пилотных проектов ГЧП и привлечение прозрачных частных инвесторов к инфраструктурным проектам.

Отвечая на опрос, чт о будет ключевым в работе проектного офиса, В. Омелян сообщил, что это работа над внесением изменений в законодательство в сфере ГЧП. "Ключевыми моментами в работе проектного офиса станут внесение изменений в законодательство в сфере ГЧП, которое, к сожалению, сегодня не соответствует современным требованиям, и, совместно с Министерством экономического развития и торговли и Европейским банком реконструкции и развития, продолжение работы над Законом о концессии. На первую вычитку законопроект будет направлен на следующей неделе. Надеюсь, к середине ноября мы уже сможем собраться на межведомственном уровне и обсудить процесс", — сообщил В. Омелян.

Он отметил, что второй пункт работы Проектного офиса по вопросам ГЧП — реализация пилотных проектов государственно-частного партнерства, что обеспечит создание инвестиционной базы для развития рынка в отрасли.

Еще один пункт, сообщил В. Омелян, — это работа в направлении привлечения инвесторов к развитию инфраструктурных проектов. "Мы рассмотрели три первых проекта и утвердили график их рассмотрения и согласования: это стивидорная компания "Ольвия", Херсонский морской торговый порт и паромный терминал в морском торговом порту "Черноморск"… Через год уже будем иметь проекты, которые предложим западным инвесторам", — отметил В. Омелян.

Я. Джонсон спрогнозировала, что вышеуказанные три проекта будут завершены уже в 2017 г., и отметила, что фонд Western NIS Enterprise Fund в Украине работает уже 20 лет. "Мы инвестировали уже $150 млн в 118 малых и средних предприятий. Несколько лет назад мы перешли на предоставление технической помощи Украине, и для нас это очень важно, ведь мы видим, что в стране есть потенциал и реформы, которые нужно поддерживать и внедрять", — отметила она.

Относительно возможной концессии МТП "Южный", министр отметил, что это очень долгий и емкий процесс, который будет реализован в 2019—2020 гг. "Если говорить о концессии в порту "Южный", то первая стадия — это принятие нового Закона о концессии (2017 г.), далее идет подготовка технико-экономичного обоснования, подготовка всей необходимой базы для проведения концессионных торгов. Это самый глубоководный порт Украины, и мы должны подойти к этому вопросу максимально тщательно", — говорит В. Омелян.

Отвечая на вопрос относительно отмены тендера на дноуглубление в МТП "Южный" и почему АМПУ игнорирует соответствующее поручение Премьер-министра Украины, В. Омелян сообщил, что министерству не понятны причины пассивной позиции АМПУ в данном вопросе. "Мы будем обсуждать эти вопросы… Формально мы имеем стадию развития этой ситуации в АМПУ, первое рассмотрение назначено на 3.11.2016 г. Объем документации — около 6 тыс. страниц. Есть основания считать, что на первом заседании решение принято не будет, это будет более длительная "эпопея". Но я пока не готов пояснить позицию АМПУ", — отметил В. Омелян, добавив, что пока тендер "заморожен".

Отвечая на вопрос о намерениях DP World относительно Одесского портофлота, идет ли речь об аренде, В. Омелян отметил: "Мы поднимали этот вопрос с DP World во время встречи с Премьер-министром и Президентом, в целом эта идея была рассмотрена позитивно. Мы расцениваем их заход в Одесский порт как один из первых шагов относительно стратегического сотрудничества Украины с этой огромной корпорацией. Надеюсь, это будет успешно".





Автотранспортную отрасль ждет основательная реформа

В рамках 20-й Международной специализированной выставки "ТрансУкраина`2017" (транспорт, логистика, инфраструктура, склад) 26 октября т.г. прошел дискуссионный практикум "Соглашение об Ассоциации с ЕС с точки зрения импортера и экспортера. Что нужно знать участникам транспортно-логистического рынка". В ходе мероприятия проводилось экспертное обсуждение ожидаемых законодательных изменений в автомобильном транспорте. Основное внимание участников обсуждения было сфокусировано на вопросах имплементации европейских норм. Дискуссия была очень интересной. Прокомментировать поднимаемые в ходе дискуссии проблемы мы попросили Владимира Ратушняка, практикующего юриста, эксперта транспортного права ЮК "Альянс Ратушняк и Партнеры".

— Судя по обсуждению, Украина успешно реформирует свое законодательство, а как обстоят дела именно с регулированием транспортной отрасли? Когда нам ждать изменений?



— Работа по гармонизации именно транспортного законодательства затягивается. Транспорт — единственная отрасль, реформирование которой не выполняется в соответствии с установленными сроками. И я должен сказать, что участников рынка это очень сильно беспокоит, ведь нам понадобится время для адаптации бизнеса к новым условиям. И такие переходные периоды, с самого начала, предполагалось установить достаточно длительными, чтобы бизнес мог безболезненно провести соответствующие изменения. Но если законы будут приниматься так долго, то в результате это может привести к тому, что законодательные изменения все-таки будут приняты, а переходные сроки могут быть сокращены. И именно этому вопросу мы постарались уделить особое внимание.

— Какие основные изменения ждут автомобильный транспорт?

— Основные изменения коснутся четырех аспектов (следует отметить, что каждому из них соответствует Директива ЕС), это:

— устройства ограничения скорости;

Директива Совета ЕС № 92/6/ЕЭС относительно установления и использования устройств ограничения скорости для определенных категорий ТС:

— должна быть внедрена:

- до декабря 2015 г. для транспортных средств, которые используются для международных грузовых перевозок;
- до декабря 2017 г. для транспортных средств в международных пассажирских перевозках;
- до декабря 2019 г. для всех др. транспортных средств.

— технический осмотр транспортных средств;

Директива Совета ЕС 2009/40/ЕС Европейского парламента и Совета от 6.05.2009 г. о проверке пригодности к эксплуатации автомобилей и автоприцепов

— должна быть внедрена:

- до декабря 2015 г. для всех транспортных средств в международных грузовых перевозках;
- до декабря 2017 г. для всех транспортных средств в международных пассажирских перевозках;
- до декабря 2019 г. для др. транспортных средств.

— габаритно весовые показатели транспортных средств;



Директива Совета ЕС 96/53/ЕС от 25.07.1996 г. об установлении для определенных транспортных средств максимально разрешенных размеров при национальных и международных перевозках и максимально разрешенного веса при международных перевозках: должна быть внедрена до декабря 2016 г. для транспортных средств, которые перемещаются в пределах Сообщества (по территории ЕС).

— социальные требования (время работы и отдыха).

Регламент № 561/2006 Европейского Парламента и Совета от 15.03.2006 г. о гармонизации соответствующего социального законодательства, которое регулирует отношения в отрасли автомобильного транспорта.

— Какие изменения вызывают больше всего вопросов у транспортников?

— Есть чисто технические разделы, это устройства ограничения скорости и габаритно весовые показатели. По указанным разделам меньше всего вопросов, хотя простыми эти разделы никто не назвал.

А вот по такому направлению, как технический осмотр транспортных средств, больше всего вопросов, и это не удивительно, ведь требования выдвигаются достаточно жесткие, и последствия непрохождения ТО — это недопуск транспортного средства к эксплуатации. И об этом необходимо думать уже сейчас. Некоторые перевозчики понимают, что определенная часть их парка не пройдет ТО и это будет достаточно болезненно для транспортного бизнеса. И в масштабах страны таких транспортных средств немало. Что это означает? Видимо нам придется наблюдать существенное обновление парка транспортных средств страны. Вы понимаете, что изменения в транспортном секторе не могут вводиться моментально, в частности для обновления транспортного парка нужно время и финансирование.

Перевозчики в процессе обсуждения достаточно поверхностно отнеслись к вопросам так называемых социальных требований (этот раздел касается вопросов труда и отдыха водителей). На мой взгляд, эта реформа и ее последствия еще не вполне осознаны менеджментом компаний перевозчиков. Социальная составляющая очень важна и будет иметь непосредственное влияние на бизнес-процессы.

— Почему вопрос лицензирования вызвал такое бурное обсуждение, ведь лицензирование в том или ином виде у нас было практически всегда?

— Сегодняшнее лицензирование перевозок является отголоском старой административной системы и не имеет ничего общего с европейской системой. Согласно современной концепции под лицензированием понимается как допуск к рынку, так и контроль качества работы оператора рынка перевозок.

Законопроект "О приведении законодательства Украины в сфере автомобильного транспорта в соответствие с актами Европейского Союза" вносит много изменений. Законопроектом предусматривается, что в Лицензионные условия будут включены требования к: хорошей репутации; удовлетворительному финансовому состоянию; профессиональной компетенции; наличию служебного помещения на территории Украины, в котором действительно хранится отчетность о финансово-хозяйственной деятельности автомобильного перевозчика, документы относительно режима труда и отдыха водителей.

Такие критерии сегодня попросту отсутствуют в законодательстве, и если говорить откровенно, то большинство этих требований перевозчикам не понятны, хотя достаточно четко прописаны в законопроекте. А несоответствие по одному из этих критериев приводит к потере лицензии.

Данные по лицензиям будут публичными, предусматривается создание Государственного реестра автомобильных перевозчиков, который будет представлять собой автоматизированную базу данных об автомобильных перевозчиках, допущенных к осуществлению автомобильных перевозок как лицензированного вида хозяйственной деятельности.

Реестр будет содержать расширенную информацию об автомобильном перевозчике, включая информацию об адресах служебных помещений, данные об используемых транспортных средствах, данные о статусе лицензий, данные о нарушениях, приговорах, штрафах и иных нарушениях законодательства, допущенных автомобильным перевозчиком, его должностными лицами и водителями. Перевозчик сможет использовать в бизнесе только те ТС, которые внесены в его файл. И соответственно не сможет использовать те ТС, которые не внесены в его файл в государственном реестре автоперевозчика. Более того, одно ТС не может быть внесено в файл нескольких перевозчиков. Таким образом, все эти механизмы и правила будут иметь колоссальное влияние на рынок перевозок. И в результате лицензирование больше не будет чистой формальностью, а станет реальным механизмом допуска перевозчика к рынку, но что самое главное, станет реальным механизмом контроля за деятельностью перевозчика.

Сказать, что мы не готовы к таким правилам, это не сказать ничего. Чтобы внедрить такую систему, нам нужно сначала запустить все четыре составляющих реформы, о которой упоминалось выше, а только потом запускать лицензирование. Тогда это все будет работать, и именно так прописана реформа, и именно в такой последовательности будет реформироваться отрасль.

— Какими были выводы участников дискуссии?

— Транспортную отрасль ждет основательная реформа. По всей видимости, для выполнения новых требований потребуются значительные инвестиции, как в подвижной состав, так и в инфраструктуру, так и в обучение персонала. Все это должно положительно повлиять на качество транспортных услуг, и мы надеемся, что выиграет в первую очередь потребитель, так как все эти механизмы и правила направлены на повышение качества транспортных услуг, но, по всей видимости, откровенно дешевыми перевозки уже не будут никогда.

Международные автомобильные перевозки – проблемы, пути их решения и перспективы развития

Под таким названием состоялась XVII Международная конференция, которая проходила в Украинском доме (г. Киев) 20.10.2016 г. Седьмой год подряд организатором Конференции выступает Международный Союз автомобильного транспорта (МСАТ). Конференция собрала более 560 участников не только из Украины, но и Европы и стран бывшего СССР.

В мероприятии приняли участие президент IRU Кристиан Лабро, генеральный секретарь IRU Умберто де Претто, министр инфраструктуры Украины Владимир Омелян, народный депутат Украины Оксана Продан, зампредседателя ГФСУ Мирослав Продан, первый заместитель председателя Государственной пограничной службы Украины Василий Серватюк, председатель Укртрансбезопасности Михаил Ноняк, председатель Всеукраинского объединения Федерации работодателей транспорта Украины Орест Климпуш, председатель профсоюзов работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства Владимир Вакуленко, а также руководители ассоциаций международных автомобильных перевозчиков из Азербайджана, Армении, Беларуси, Болгарии, Германии, Грузии, Казахстана, Латвии, Литвы, Молдовы, Нидерландов, Польши, Румынии, Туркменистана, Турции, Узбекистана, Эстонии и отечественные международные автоперевозчики со всей Украины.

С приветственным словом к участникам конференции обратились президент Международного союза автомобильного транспорта Кристиан Лабро, министр инфраструктуры Украины Владимир Омелян, народный депутат Украины Оксана Продан, представитель Постоянного международного секретариата ОЧЭС Евгений Козий, Координатор программ Секретариата ГУАМ Сабухи Темиров.

По словам В. Омеляна, Мининфраструктуры активно занимается либерализацией рынка автоперевозок и защитой наших перевозчиков за рубежом.



"Украина меняется. Мы начали реформу автодорожного хозяйства, заменили руководителя Государственного агентства автомобильных дорог Украины. Укравтодор возглавил бывший министр транспорта Польши Славомир Новак. Он европеец, и мы надеемся, что он принесет европейский подход в развитие дорожной отрасли. Мы внесли пакет инфраструктурного законодательства на рас-

смотрение парламента, закон о создании Дорожного фонда уже проголосован в первом чтении. Также целый массив нормативных актов, направленных на упрощение допуска к рынку автомобильных пассажирских перевозок, находится на финальной стадии разработки", — отметил В. Омелян.

Министр заявил, что одним из главных приоритетов в настоящее время является либерализация рынка перевозок.

"Сегодня для Мининфраструктуры одной из приоритетных задач в области автомобильных перевозок является именно либерализация перевозок. Правительство ориентировано на дерегуляцию рынка автомобильных перевозок и именно их либерализация является таким инструментом", — рассказал министр.

Наравне с внутренними вопросами, по словам В. Омеляна, в министерстве активно занимаются вопросом международных перевозок.

"Актуальными для Мининфраструктуры также являются вопрос введения безвизового режима для граждан Украины, в том числе водителей, осуществляющих международные автомобильные перевозки, а также работа в направлении интеграции европейских норм в отечественное законодательство. Не менее серьезное внимание Министерство инфраструктуры уделяет вопросу дальнейшего развития бизнеса в условиях существования жестких ограничений для осуществления перевозок украинскими перевозчиками со стороны Российской Федерации. В частности, принят ряд мер, направленных на развитие альтернативных маршрутов. Активизированы переговоры с Азербайджаном, Грузией, Казахстаном в рамках инициативы "Шелковый путь" и TRACECA в части упрощения процедур проезда по этим странам", — заверил В. Омелян.

В первой пленарной сессии конференции приняли участие генеральный секретарь МСАТ Умберто де Претто, замминистра инфраструктуры Украины по вопросам евроинтеграции Виктор Довгань и руководитель проекта A2B Direct Евгений Червоненко.

В частности, Генеральный секретарь МСАТ рассказал о глобальных задачах автомобильного транспорта в современных условиях развития международных автоперевозок.

Замминистра инфраструктуры Украины по вопросам евроинтеграции Виктор Довгань представил информацию о стратегии развития международных автомобильных перевозок в Украине и перспективы интеграции Украины в общеевропейскую транспортную систему.



Во время предыдущих конференций перевозчики неоднократно обсуждали одну из самых актуальных тем, которая касается добропорядочности экспедиторских компаний. Решение этой проблемы предложил руководитель проекта A2B Direct Евгений Червоненко, который представил платформу для перевозчиков, а именно электронную программу по поиску прямых заказчиков.

"Современный мир — мир ускорений, он набирает скорость, как и бизнес. В новой экономике нет места посредникам, есть производитель товара, и есть потребитель. Те, кто не поймут, что посредникам не место в работе, и не начнут от них избавляться, останутся на обочине современной экономики", — сказал Е. Червоненко.

По его словам, A2B Direct станет решением ряда проблем рынка грузовых перевозок. "Мы устали от экспедиций: на третьей-четвертой экспедиции начинает пропадать товар, они забирают деньги, сидя на кухне, не имея ни машин, ни товара. У этого нет будущего", — раскритиковал экспедиторов Е. Червоненко.

Говоря о сегодняшних проблемах грузовладельцев, он отметил, что поиск транспорта занимает слишком много времени, существует недоверие к мелким перевозчикам, непрозрачность в выборе подрядчика. Среди других проблем перевозчиков экс-министр также указал сложный поиск заказов без посредников, пустой пробег, отсутствие системы управления транспортом, безопасность перевозок.

Онлайн-сервис A2B Direct обеспечивает прямое взаимодействие между грузоперевозчиками и грузовладельцами на всех этапах, предоставляет поиск оптимального грузового перевозчика в режиме онлайн, способен держать связь с водителем 24/7, обеспечивает весь цикл документооборота, страховое и юридическое сопровождение. Пользователи сервиса смогут отслеживать свой груз онлайн и полностью избавиться от экспедиторских наценок.

Перевозчики и грузовладельцы смогут быстро находить актуальные сделки и планировать свою загрузку, сократив холостые пробеги до минимума.

С октября в Украине сервис работает в тестовом режиме, а уже в 2017 г. будет доступен и для пользователей ближнего зарубежья. Регистрация доступна на сайте сервиса и является бесплатной для пользователей до конца 2016 г.

Не менее интересной и информативной была и вторая часть пленарного заседания конференции. Так, ее участники обсудили актуальные вопросы и перспективы совершенствования таможенных процедур в Украине, упрощение процедур торговли, транспорта и логистики в портах Украины, возможности реализации Информационной системы портового сообщества (ICTC) для автомобильных перевозок, позиции Украины в рабочих органах ЕЭК ООН по развитию и совершенствованию перевозок товаров на условиях Конвенции МДП. В оживленной дискуссии по подня-



тым вопросам приняли участие член Исполнительного совета МДП ЕЭК ООН Сергей Семка, заместитель председателя ГФСУ Мирослав Продан и генеральный директор ООО "ППЛ 33-35" Александр Федоров.

Упрощение процедур торговли, транспортных операций в портах страны — общая проблема как для участников внешнеэкономической деятельности, международных перевозчиков, так и для государства в целом. Ведь известно, что важное место в процессе перевозок товаров между странами Европы и Азии занимает паромная составляющая. О перспективах решения проблемы развития автомобильных перевозок в направлении Европа—Азия через Черное и Каспийское моря рассказал генеральный директор Ассоциации "Портовое сообщество" Василий Зубков.

Кроме того, 4.10—5.10.2016 г. в Киеве прошло заседание Международного транспортного форума, в ходе которого был подписан Меморандум о намерениях интегрировать хартию качества ЕКМТ в профессиональную компетентность в Украине. О последних достижениях в части создания системы подготовки и повышения квалификации операторов и водителей говорила заместитель директора Научно-консультационного центра АсМАП Украины Лариса Добруха.

Автомобильный транспорт является источником повышенной опасности, поэтому вопросы профилактики нарушений правил дорожного движения, повышения квалификации водителей, совершенствования дорожной инфраструктуры не только не теряют своей актуальности, но и приобретают особое значение. С сообщением на эту тему выступил директор Бюро инспекционного надзора Генерального инспектората дорожного транспорта Республики Польша Михал Жеменевски, который является постоянным советником проекта ЕС Twinning "Поддержка в повышении безопасности перевозок опасных грузов мультимодальным транспортом в Украине".

Помимо этого, генеральный секретарь Румынской Ассоциации Международного Автомобильного Транспорта Флоринел Андрей представил информацию о деятельности созданного при Ассоциации Международного арбитражного суда по транспорту в качестве реального и простого инструмента для разрешения споров в транспортном секторе во всем мире.

В процессе международных перевозок возникают различные правовые вопросы, связанные с дорожно-транспортными происшествиями, с таможенными органами, полицией, дорожной инспекцией. Для урегулирования этих вопросов перевозчики требуют практической правовой помощи на территории других стран. Именно поэтому присутствующих заинтересовало выступление управляющего партнера ООО



"Юридическая фирма "ЮРВЕСТ" Романа Образцова, который рассказал об услугах фирмы, ее достижениях, системе работы, географии предоставления юридических услуг иностранным перевозчикам.

Также во время работы конференции состоялась церемония награждения победителей конкурса "Лучший международный автоперевозчик Евразии". Приятно отметить, что среди них высокой наградой МСАТ был отмечен и украинский перевозчик — предприятие ОАО "КПК "РАПИД" из Киева.





Роль аэропортов в развитии туризма: бизнес-модели и информационно-коммуникационные технологии

Развитие туризма подразумевает под собой его взаимосвязь с транспортной индустрией. Достижения на рынках туризма и соответствующая инфраструктура транспорта представляют собой одну из самых важных предпосылок в усовершенствовании всякого центра путешествий. С другой стороны, заинтересованность в туризме вызвала стремительное развитие транспортной индустрии.

Авиация и туризм плотно взаимосвязаны. Эти две отрасли динамично развиваются в каждом успешном государстве, являясь своеобразным индикатором этого самого развития, и действительно неразрывно связаны друг с другом. С одной стороны, авиация открывает новые горизонты и возможности для любителей путешествовать, с другой — туристы и путешественники обеспечивают объемы воздушных транспортных перевозок и динамику их развития. Поэтому полностью логично и закономерно развитие направления авиационного транспорта и туризма.

Эти вопросы нашли свое отражение в ходе "АЭРОКОНГРЕССА-2016", проходившего в октябре т.г. в рамках международной выставки UITM в Киеве.



АЭРОПОРТЫ В БОРЬБЕ ЗА ПАССАЖИРА: РАЗЛИЧНЫЕ БИЗНЕС-МОДЕЛИ И СТРАТЕГИИ

Страны продолжают инвестировать в инфраструктуру воздушных перевозок, чтобы соответствовать темпам развития авиаотрасли. В условиях глобализации и либерализации авиации встает вопрос о том, смогут ли существующие крупные аэроузлы сохранить свою доминирующую роль. Вместе с тем аэропорты диверсифицируют и меняют бизнес-модели и стратегии по привлечению пассажиров.

"Ни один из аэропортов не генерирует потоки пассажиров — их генерируют авиакомпании..."

Как отметил и.о. гендиректора аэропорта "Борисполь" Е. Дыхне в ходе "АЭРОКОНГРЕССА-2016", главный аэропорт страны отличается от других воздушных гаваней Украины тем, что он развивает хабовую модель перевозок. Данная стратегия была выбрана в 2015 г. и уже успешно получила свое подтверждение: по итогам 2016 г. "Борисполь" получит 1 млн дополнительных пассажиров. При этом хабовая модель аэропорта напрямую связана с развитием партнерских отношений с базовым перевозчиком — авиакомпанией "МАУ", которая обеспечивает аэропорту транзитных пассажиров. По словам Е. Дыхне, на данный момент "все полеты в столицы Европы из аэропорта, все направления, которые возможны на Восток, и трансконтинентальные направления развиваются в "Борисполе" именно за счет развития базового перевозчика".



Е. Дыхне в очередной раз подчеркнул: "Ни один из аэропортов не генерирует потоки пассажиров — их генерируют авиакомпании... Аэропорты конечно же влияют во многих случаях в вопросах привлечения авиакомпаний.., предлагая выгодные условия в аэропорту, можно привлечь внимание авиакомпаний для осуществления рейсов. Но все, кто занимаются авиацией, прекрасно знают, какую незначительную долю в бюджете перелетов составляет тариф самого аэропорта и что точно стоимость услуг самого аэропорта не является решающей для авиакомпании в принятии решения, куда лететь, — отметил Е. Дыхне. — Самое главное — платежеспособность населения, перспективы развития рынка, перспективы роста ВПП государства... Эти показатели являются основой для всех авиакомпаний в вопросе принятия решения начинать развитие в данном регионе или нет".

Безусловно, перечисленные факторы влияют на развитие авиаперевозок — и платежеспособность населения, и перспективы развития региона. Но стоит ли соглашаться с тезисом, что "ни один" из аэропортов не генерирует пассажиропотоки? Опыт турецкого аэропорта "Даламан" данный тезис опровергает.

"Мы сами делаем своих пассажиров: находим туроператоров, работаем над тем, чтобы все агентства были настроены продавать туры в определенный регион"



Как рассказал во время тематического круглого стола "Эффективность сотрудничества туризма и авиации", проходившего в рамках "АЭРОКОНГРЕССА-2016", генеральный директор аэропорта "Даламан" Хамди Гювенч, в мире есть 2 типа аэропортов, которые "притягивают к себе пассажиров". Одни из них — хабы. Другие — аэропорты, расположенные в туристических зонах. "Даламан" относится к аэропортам второго типа.

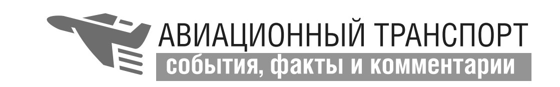
В настоящее время пассажиропоток аэропорта составляет 4 млн пасс. в год. Для того, чтобы привлечь большое количество пассажиров и поставить борт, аэропорт активно работает с туроператорами, агентствами и разными структурами стран мира, что вовсе не входит в классические схемы.

"Мы как аэропорт занимаемся не только авиацией... Можно сказать, мы сами делаем своих пассажиров: находим туроператоров, работаем над тем, чтобы все агентства были настроены продавать туры в определенный регион, организовываем демонстрационные поездки в Мармарис, чтобы они все посмотрели своими глазами. И кроме этого, мы сами договариваемся с Министерством туризма Турции и поддерживаем туроператоров, чтобы они поставили борты в определенные регионы. Например, Турецкое государство в 2016 г. поддержало все авиалинии, туроператоров — за каждый борт им дали $6 тыс. поддержки", — сообщил Х. Гювенч.

Он также уточнил, что из 4 млн пасс. аэропорта, 2 млн приходится на туристов из Великобритании.

"Мы очень много работаем там с туроператорами, например, с такими, как Thomas cook и с аэропортами. Наше сотрудничество состоит в том, что мы создаем с ними общий продукт. Кроме того, мы обучаем турагентов, осуществляющих продажи турпакетов в Великобритании. Наши специалисты имеются в 7 регионах этой страны. Каждую неделю мы организовываем продажу турпакетов из Англии в "Даламан". Аналогичную политику аэропорт проводит и в Германии", — отметил гендиректор турецкого аэропорта.

Что касается Украины, то за 2016 г. аэропорт организовал инфотуры в "Даламан" примерно для 600



турагентов из Украины. При этом усилиями аэропорта количество пассажиров из Украины за год возросло более чем вдвое.

"Если в 2015 г. у нас было 29 тыс. пассажиров из вашей страны (по данным на 6.10.2016 г. — ***ред.***), то в т.г. аэропорт обслужил уже более 65 тыс. пасс., — отметил представитель аэропорта. — В прошлом году на пике сезона у нас было 9 самолетов из Украины в неделю, в то время как в 2016 г. — 24. И если в 2015 г. были самолеты только из Киева в "Даламан", что в т.г. уже начались полеты из Харькова, Одессы и Львова".

При этом, как было подчеркнуто, аэропорт "Даламан" очень заинтересован в том, чтобы поток туристов из аэропорта возрастал, и намерен активно работать в этом направлении.

"Мы благодарим руководство авиакомпании Bravo Airways, которое в т.г. поставило самолеты из Одессы в "Даламан". И на следующий сезон нам обещали, что Bravo Airways поставит 2 борта в "Даламан" и столько же бортов из Одессы поставит авиакомпания Azur Air — 2 борта из Одессы в "Даламан". Собственник Azur Air пообещал, что если все пойдет хорошо, они смогут даже поставить третий борт", — подчеркнул представитель аэропорта "Даламан". Также, по его словам, в 2017 г. будет поставлен еще один борт из аэропорта "Херсон" и планируется начать полеты в "Даламан" из Кривого Рога.

В ходе обсуждения поднимался вопрос, что хорошо было бы организовать не только поток туристов их Украины в Турцию, но и наладить обратный поток.

"Когда турки приходят в Украину, они очень много тратят. Мы хотим, чтобы не только украинцы летали в Турцию. Давайте работать вместе, чтобы пассажиропоток из Турции также возрастал... Например, Одесса очень понравилась", — завершил свое выступление гендиректор аэропорта "Даламан" Х. Гювенч.

Опыт аэропорта "Даламан" показывает на реальных результатах эффективность работы в направлении роста пассажиропотока путем объединения усилий в этом направлении с туристическими операторами. Сегодня важно предоставить не только первичный сервис, обеспечив пассажира бортом и качественно приняв в его в аэропорту. Сегодня аэропорты берут на себя несвойственную им задачу привлечения туристов путем PR-компаний достопримечательностей и культурных ценностей страны и территорий, к которым они примыкают.

Возьмем, например, Международный аэропорт "Одесса", который входит в ТОП-3 крупнейших аэропортов Украины по количеству обслуженных пассажиров по итогам 1 полугодия 2016 г. В своем выступлении в рамках "АЭРОКОНГРЕССА-2016" директор ООО "МА "Одесса" Виталий Портянко отметил, что в настоящее время в аэропорту на регулярной основе работают 18 авиакомпаний, выполняя полеты по 23 маршрутам. "Возможно это мало…. Нам, к сожалению, не очень повезло (как и всем региональным аэропортам) — у нас нет базового перевозчика и мы не можем строить свою коммерческую политику на базовом перевозчике. При этом нам надо варьировать и делать какие-то нестандартные решения, когда мы активируем рынок, возможно именно мы, а не авиакомпании, — подчеркнул он. — Если мы понимаем, и видим, что есть спрос на какие-то направления, то мы делаем ивенты и собираем всех: авиакомпании, аэропорты, туристическое сообщество или тот бизнес, которому это интересно", — сообщил директор аэропорта "Одесса".

В. Портянко отметил, что развитию аэропорта помогает сотрудничество с общественными организациями, ассоциацией "Туризм Одессы", властями города и области. При этом он пояснил, что Одесский регион заинтересован в привлечении туристов, а от их количества в т.ч. зависит пассажиропоток аэропорта. В свою очередь аэропорт, пытаясь запустить новые рейсы, старается прорекламировать возможности города. Например, открывая направление Одесса—Таллинн, аэропорту пришлось вести с эстонской стороной сложные переговоры и доказывать, что "в городе спокойно, по нему не ходят люди с автоматами, а Черное море теплее Балтийского. Но все удалось — и поток туристов в двух направлениях успешно был налажен".

Как сообщила президент Ассоциации "Туризм Одессы" Светлана Карлова, совместно с аэропортом, с авиалиниями, обл- и госадминистрациями Ассоциация постоянно проводит дискуссии, в ходе которых ведется обсуждение, в каком направлении нам надо развиваться, откуда в Одессу едут туристы и куда город хочет отправить туристов.

Также она напомнила, что летом в т.г. в Одессе была презентована программа "Одесса 5Т" (что означает транспорт, туризм, технологии, торговля и Trust, что в переводе означает "доверие"). Программа представляет основные векторы развития экономики региона и запущена для позиционирования Одессы как центра развития транспортной, торговой и туристической сфер, технологий, а также безопасного и надежного процесса инвестиций.

Как подчеркнула С. Карлова, Одесса — это и черноморский курорт, это и лиманы, это и медицинский туризм, это и искусственный лыжный курорт. Кроме того, Одесса — гастрономический курорт Украины. Все это нужно использовать. Также ассоциация старается активно развивать деловой туризм.

"К сожалению, во всех городах Украины есть такой большой недостаток — нет туристических информационных центров, которые работали бы круглосуточно и которые информировали бы туристов о наших возможностях. И в этом году мы запустили проект, в рамках которого студенты-волонтеры встречали в аэропорту туристов, выдавали им календари событий, разговаривая на разных языках, создавая позитивное мнение об Одессе", — сообщила С. Карлова.

"Основной наш турист — это украинский турист, поэтому нам надо эффективно развивать внутрен-



ние авиалинии. И проект, запущенный авиакомспанией Bravo Ariways (регулярный рейс Киев—Одесса — ***ред.***), очень востребованный", — констатировала она.

Президент Ассоциации "Туризм Одессы" уточнила, что средний чек, который тратит турист в Одессе, — от 500 грн. до 2 тыс. грн. в день, "и это говорит о том, что Одесса не дешевый город и есть куда развиваться".

По словам С. Карловой, в Одессе ждут увеличение авиапассажиров из КНР (в настоящее время численность китайской диаспоры в Одессе составляет более 30 тыс. человек). Это связано с тем, что с 1.10.2016 г. граждане КНР, которые въезжают в Украину с туристической или деловой целью, смогут получить в аэропорту "Одесса" въездную визу (сроком действия до 15 дней — **ред.**). "Мы ждем туристов из Китая и всячески стараемся брендировать нашу продукцию на китайском языке, а также готовим соответствующим образом наши информационные центры, чтобы туристу было комфортно в городе", — отметила президент Ассоциации "Туризм Одессы".



Подобная ситуация и в ГП "Международный аэропорт "Львов". Как сообщила гендиректор аэропорта Татьяна Романовская, аэропорт находится в непосредственной близости от польской границы, ближайшими его конкурентами являются польские аэропорты "Катовице", "Вроцлав", "Жешув" (украинцы часто едут в Польшу и пользуются услугами бюджетных авиакомпаний RyanAir, Wizz Air и других бюджетных авиакомпаний, путешествуя по Европе). Что касается ближайших украинских аэропортов — "Ивано-Франковск" и "Ужгород", то их пассажиропоток очень низок, поэтому они не являются конкурентами Львовского аэропорта. Что касается Киева и Одессы, то они расположены достаточно далеко. "Мы можем сравнивать лишь наши показатели по пассажиропотоку, но не считаем их конкурентами".

В настоящее время власти города планируют активно развивать местные курорты для европейского туризма, а также привлекать как можно побольше туристов во Львов. По словам Т. Романовской, в числе преимуществ аэропорта — его непосредственная близость к городу (6 км — ***ред.***), очень хорошая логистика с ж/д станцией и автовокзалом.

Для того, чтобы привлечь туристов, аэропорт тесно сотрудничает с горадминистрацией. Представители аэропорта и власти города проводят встречи с туристическими компаниями и бизнесменами, чтобы привлечь новые авиакомпании.

Как отметила Лина Остапчук, директор Львовского КП "Агентство по подготовке событий", аэропорт — это как река, которая приносит воду в город. Несмотря на сложную ситуацию в Украине за последние 2 года, наблюдается существенный рост туристов во Львов. В 2015 г. город посетило около 2 млн туристов.

Около 65—70% гостей города — украинцы. Среди иностранцев — туристы из Польши, Турции, Германии, Беларуси. Например, поляки, по словам Л. Остапчук, едут во Львов в основном на своих машинах и автобусах — они входят в тройку лидеров среди иностранных туристов. Также в тройку лидеров входят туристы из Турции (т.к. очень много рейсов выполняется между Стамбулом и Львовом).

По данным Львовской горадминистрации, по статистике во Львов самолетами добирается только 1% внутренних туристов и 25% иностранных.

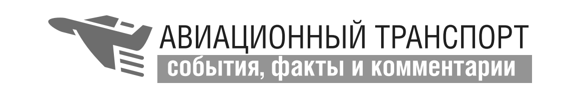
Что касается бизнес-туристов, то (по данным на 2015 г.) лишь 3% из них летят во Львов на самолете, остальные едут поездом. При этом многие бизнес-туристы едут из Киева, отмечает директор "Агентства по подготовке событий".

По словам Л. Остапчук, когда новая авиакомпания приходит в аэропорт, то городские власти в сотрудничестве с аэропортом делают презентации, на которые привлекаются масс-медия, а также топ-мнеджемент различных компаний. Кроме того, чтобы популяризировать направление, организуются ознакомительные туры для туроператоров. Помощь в популяризации рейсов также старается оказать и сам мэр города, который стал одним из участников открытия рейса между Львовом и Минском. Город также старается распространять информацию о себе через локальные и международные СМИ. "Два года назад мы приглашали туроператоров из Литвы, они приехали во Львов, чтобы собрать материалы об Украине и чтобы в дальнейшем представлять Украину в масс-медиа", — сообщила Л. Остапчук.

СОЦСЕТИ КАК ФОРМА ИНФОРМАЦИОННО-КОММУНИКАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ В АЭРОПОРТАХ

По мнению Марики Кудиновой, коммерческого директора компании Travelline, современные аэропорты могут выгодно использовать соцсети для повышения узнаваемости бренда, для улучшения сервиса, а также привлечения пассажиров. Говоря о возможностях, которые открывают перед аэропортами соцсети, она отметила, что социальные сети — это не только развлечение. Они могут стать средством получения аэропортом информации о своей целевой аудитории. Например, в *Facebook* можно не только увидеть людей, которые часто путешествуют, но и тех людей, для которых аэропорт может быть потенциально интересным, и общаться непосредственно с ними.

По словам М. Кудиновой, социальные сети позволяют бизнесу решить с их помощью ряд задач.



"Во-первых — это брендинг. Если вам важно стать узнаваемым брендом, если вы маленький региональный аэропорт или тот аэропорт, который открылся после реконструкции, то вам важно поднять свою репутацию, сообщить о том, какие вы, о том, какие у вас корпоративные стандарты, являетесь ли вы представителем какой-то крупной ассоциации", — отметила коммерческий директор компании Travelline.

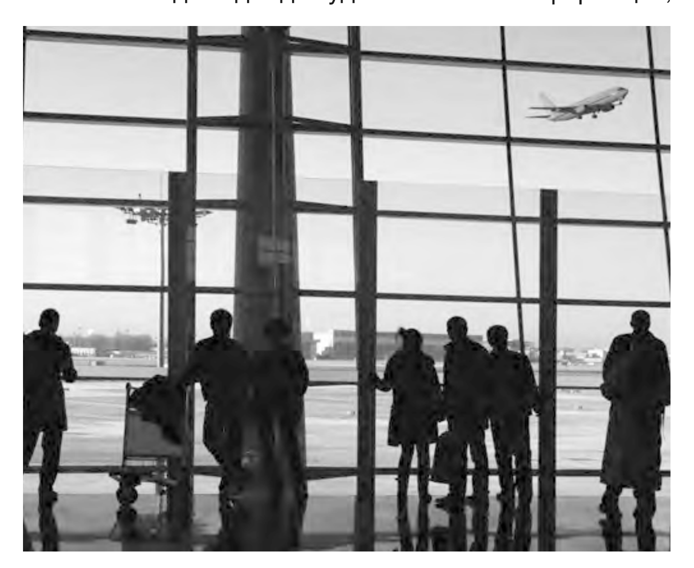
Во-вторых, социальные сети позволяют получить аэропорту обратную связь. "Если гостям что-то важно, что касается вашего аэропорта, — пожаловаться или еще о чем-то сообщить, то они об этом напишут. И то, как быстро вы на это отреагируете, покажет, насколько вы лояльны", — подчеркнула М. Кудинова.

В-третьих, благодаря объединению пользователей по интересам, *Facebook* позволяет максимально четко сегментировать тех людей, которые могут быть потенциально интересны аэропорту. Он может понять, кто из пассажиров, посещая аэропорт, путешествует бизнес-классом а кто эконом-, кому важны магазины duty free, а также понять, где не хватает в аэропорту Wi-Fi.

В-четвертых, аэропорт может рассказать путешественникам, как лучше добраться до аэропорта, если пассажир вылетает тем или иным рейсом.

Также М. Кудинова отметила, что стратегий поведения аэропортов в соцсетях несколько. Первая — это создание полезности для пассажиров. Т.е. если вы, например, большой аэропорт, и вы знаете, что у вас большой пассажиропоток, то очень важно, чтобы пассажир получал информацию об открытии новых рейсов, новых направлений, какие-то другие новости. "Например, что увеличилось количество рейсов в Дубай. Это важно, это интересно… Если вы интересны людям, вам проще с ними коммуницировать", — подчеркнула М. Кудинова.

Вторая стратегия, по ее словам, — помочь спланировать авиапутешествие. Например, это может быть какая-то справочная информация. При этом М. Кудинова просит не забывать о том, что в основном в *Facebook* люди сидят для удовольствия. "Информация, которая нравится нам, вовсе не обязательно полезная — она забавная, смешная, интересная. Поэтому мы, как бизнес, тоже должны быть интересны пользователям", — резюмирует она.



"Прекрасный пример — аэропорт им. Шарля де Голля в Париже, который ежедневно посещает огромное количество туристов и бизнес-путешественников... Данный аэропорт, вместо того, чтобы сообщить информацию, которую можно получить на его официальном сайте, рассказывает в соцсети о том, что можно делать в Париже… Они рассказали о том, что разработали приложение для мобильного телефона, которое можно приобрести в аэропорту и получить гид-путеводитель по Парижу. В принципе этот аэропорт работает с прибывшими туристами, но рассказывает им о том, как лучше и грамотнее, бывая в городе, увидеть больше", — сообщила М. Кудинова.

Также коммерческий директор компании Travelline рассказала о той тактике, которую выбрал для себя в соцсети аэропорт "Кутаиси". Этот маленький грузинский аэропорт вообще почти не рассказывает о том, что в нем происходит. Он рассказывает о том, что можно посетить в Кутаиси.

М. Кудинова напомнила, что первые лоу-косты в Грузии появились именно в "Кутаиси". "Люди, которые хотели посмотреть Тбилиси, летели в Кутаиси, пересаживались на другой вид транспорта и ехали дальше. Но при этом, вокруг Кутаиси потрясающее количество очень красивых мест. И, в принципе, основная цель поведения аэропорта в соцсетях — не надо пересаживаться на другой вид транспорта и уезжать. Нужно остаться и посмотреть эту красоту", — рассказала она.

В то же время М. Кудинова обращает внимание на то, что очень важно аэропорту придерживаться выбранной им стратегии. Если аэропорт принял решение вдохновлять путешественников, он должен этим заниматься непрерывно.

"Если мы хотим увеличить пассажиропоток и привлечь больше туристов из разных стран, то нам нужно общаться, нам нужно рассказывать им о том, какой у нас интересный регион, что у нас безопасно, комфортно, и поэтому соцсети — самый простой и самый эффективный для этого способ, — отметила докладчица. — Я считаю, что на сегодняшний день у маленьких аэропортов шансы на успешное продвижение в соцсетях даже больше, чем у крупных. Потому что, когда это маленький бизнес, он может чудить, может быть неформальным, может общаться более лояльно, может улыбаться… У них нет такого количества событий, чтобы о них рассказывать официальным тоном. Во-вторых, маленькие аэропорты начинают с нуля, а тот бизнес, который начинает с нуля, у него нет возможности сделать что-то не так, у него нет сформированной репутации — можно выстроить идеальную с самого начала. И технологии — это то, с чего можно начинать".

ХРУСТАЛЕВА Виктория,
КОРНИЛОВА Татьяна





Фрахтование судов: законы рынка

На любом рынке встречаются два интереса: интерес покупателя и интерес продавца. И фрахтовый рынок не является исключением. Продавцом на этом рынке выступает фрахтовщик (судовладелец), а покупателем — фрахтователь. Что же продается на фрахтовом рынке? Одни говорят: транспортная услуга — перевозка, а другие — готовность оказать услугу перевозки.

Вопрос — не праздный, и решение его возможно только при учете юридической природы договора, на основании которого осуществляется перевозка. Перевозка по коносаменту и другим транспортным документам, когда договор имеет реальный характер, означает, что транспортная операция уже началась, то есть реализуется, действительно, самое услуга.

Иное дело — фрахтование. Чартер, на основании которого будет выполняться перевозка или другая операция, связанная с эксплуатацией судна или судов, всегда имеет консенсуальный характер, таким образом, фрахтование судна предполагает только возможность того, что транспортная операция будет начата. Следовательно, на фрахтовом рынке реализуется лишь возможность того, что судно будет использовано, например, для перевозки груза. Это обстоятельство и определяет природу фрахтового рынка как рынка форвардного. Разумеется, практика использования других инструментов, в том числе для хеджирования рисков, таких как фьючерсные контракты и опционы, также проникла на фрахтовый рынок, но широкого распространения не получила.

Не хотелось бы глубоко вдаваться в теорию рынков, однако в современном мире без нее не обойтись не только экономистам, но и юристам-профессионалам. Чтобы показать, как связан договор фрахтования с рынком, приведем несколько примеров.

ФОРВАРДНЫЙ КОНТРАКТ: СВЯЗЬ С ФРАХТОВАНИЕМ

Общеизвестно, что форвардный контракт предполагает его обязательное исполнение сторонами по умолчанию. Специалисты форвардных рынков говорят о риске неисполнения, как правило, в нескольких случаях: банкротство или недобросовестность одной из сторон. В связи с этим, перед заключением сделки любой консультант фрахтового рынка порекомендует своему клиенту выяснить репутацию и платежеспособность контрагента.

Проводя параллель между природой форвардного контракта и договором фрахтования, очевидно, что подобный совет необходим и участникам фрахтового рынка. На сегодняшний день процент недобросовестного исполнения стороной





своих обязательств по чартеру, к сожалению, достаточно высок. Не в последнюю очередь это связано с низким уровнем фрахтового рынка в целом: участники, путем уклонения от исполнения обязательств, пытаются оптимизировать свою прибыль. Важным фактором является и распространение мошеннических схем, особенно с применением электронных технологий.

Если рейсовый чартер является "спотовой" сделкой, то это — форвардная сделка с очень небольшим сроком закрытия позиции, менее недели. Даже если предположить, что между сторонами уже заключен договор морской перевозки груза и выдан коносамент, а потом они решили оформить еще и договор фрахтования судна, все равно по своей природе такая фрахтовая сделка будет срочной, а не кассовой в полном, собственном, смысле.

В таких условиях необходимость проверки контрагента по договору фрахтования становится особенно актуальной. Конечно, в большей степени это касается статуса фрахтователя по рейсовому чартеру, взыскать с которого убытки, в случае неисполнения, крайне сложно. Если своевременно провести хотя бы минимальный due diligence своего контрагента, можно значительно минимизировать риски неоплаты или недоплаты по чартеру. Зачастую простой запрос предоставить свидетельство о регистрации компании или иное подтверждение статуса может выявить мошенника или "злостного" неплательщика, известного на рынке.

При выявлении рисков в результате проверки контрагента, уже в процессе исполнения договора можно своевременно воспользоваться применимыми средствами защиты согласно условиям чартера: например, правом удержания груза судовладельцем, или правом предъявления претензии по качеству или количеству груза со стороны фрахтователя.

ДОГОВОР ФРАХТОВАНИЯ: ПРИРОДА ОТНОШЕНИЙ СТОРОН И РЫНОЧНЫЕ РЕАЛИИ

Договор фрахтования — очень общее понятие, которым охватывается организация не только найма транспортных средств, но и некоторых видов оборудования, например, контейнеров. Таким образом, отношения, которые могут быть урегулированы посредством договоров фрахтования, поистине труднообозримы. Поэтому мы остановимся на **договорах рейсового фрахтования морских судов и фрахтования их на время**. В основании таких договоров лежат отношения по поводу фрахтования судов на определенное время и на определенный рейс (рейсы). Тут мы детально не будем останавливаться на их правовой природе, поскольку посвятили этой теме уже немало публикаций. Подробнее рассмотрим их организационно-экономическую основу, то есть объект (предмет). Как мы отмечали, в основе фрахтования лежат отношения найма. Вот и вопрос: что такое наем?

Классическая концепция найма сложилась уже в Древнеримском частном праве. Договор, который служил для урегулирования таких отношений, назывался "locatio-conductio". Такой договор существовал в трех вариантах:

a) locatio-conductio rei;
b) locatio-conductio operis;
c) locatio-conductio operarum.

Первый из упомянутых видов договора дал представление о договоре аренды (имущественного найма), второй — подряда и третий — найма рабочей силы (услуг).

Договоры фрахтования судов располагаются в определенной системе, которая организована таким образом, что их предмет или объект содержит отношения только имущественного найма, например, бербоут-чартер и ему подобные, отношения аренды в комбинации с наймом услуг (трудовыми отношениями) — димайз-чартер, отно-



шения аренды в комбинации с отношениями по поводу перевозки и другими отношениями самого разнообразного вида, причем имеется элемент найма услуг экипажа — тайм-чартер, и, наконец, отношения по поводу перевозки или выполнения рейса (рейсов), элементом которых являются отношения имущественного найма — договоры рейсового фрахтования.

Не правда ли, система довольно сложная для непосвященных, а для специалистов, имеющих дело с фрахтованием повседневно, довольно простая и привычная, тем более, что ее можно свести всего к **двум элементам, скорее, подсистемам**: **рейсовое фрахтование и фрахтование на время, которое опосредствуется бербоут-, димайз-, тайм-чартерами**.

Условия фрахтовой сделки по своей природе различны для договоров рейсового фрахтования и фрахтования на время. Хотя между ними есть и много общего: условия о судне, условия о грузе, фрахт, а также условия, которые являются инвариантными, то есть не изменяются от сделки к сделке.

Очевидно, что на сегодняшний день договоры, которые заключаются сторонами на рынке, имеют, зачастую, смешанную природу. Это может быть связано с обычаем делового оборота по определенному виду грузов, или с "творчеством" фрахтовых брокеров, которые используют определенные проформы для отношений сторон, формально им несвойственных.

Например, проформа рейсового чартера Synacomex, которая была разработана специально для зерновых грузов французским Синдикатом торговли зерновыми и регулируется французским правом, т.е. континентальной системой права, на рынке сегодня используется, как правило, в видоизмененной форме и регулируется более привычным для отношений в сфере международного судоходства английским правом. Такие изменения вносят коррективы в реальные отношения сторон по чартеру, поскольку правовой базис, например, начисления и взыскания убытков, или концепции форс-мажора, значительно отличается с точки зрения подхода континентального права и системы общего права.

Распространенной практикой также является применение проформы тайм-чартера (фрахтования судна на время) к фактическим отношениям сторон на один рейс — трип-чартер. Средняя ставка фрахта за 1 т на заданном направлении при рейсовом фрахтовании и средние расходы фрахтователя на 1 т дедвейта в месяц при фрахтовании на условиях трип-чартера — эти параметры стали показателями конъюнктуры фрахтового рынка в современных условиях, когда предложение заметно превышает спрос и фрахтовые ставки низкие (рынок фрахтователя).

Конечно, участники рынка должны следовать его реалиям для успешного осуществления своих коммерческих задач. При этом, в стремлении заключить выгодную сделку нужно не забывать о возможных последствиях "контрактного" творчества и при малейших сомнениях обратиться к специалисту.

Горячий пример. В одном из недавних дел нашей практики фрахтователь нарушил свои обязательства по рейсовому чартеру, не обеспечив погрузку груза на судно в разумные сроки. Чартер был заключен посредством подписания рекапа на основе проформы Gencon 1994. Вследствие нарушения договора фрахтователем судовладелец воспользовался своим правом на прекращение договора и потребовал возмещения убытков.

По общему правилу, применяемому в английском праве, регулирующем договор, если фрахтователь допустил серьезное нарушение договора (repudiatory breach), и такое нарушение привело к прекращению чартера, судовладелец может требовать или возмещения неполученной прибыли — фрахта (а также демереджа, как заранее согласованных убытков), или возмещения расходов, понесенных в связи с подготовкой и исполнением чартера до момента его расторжения. Такая практика выработалась во избежание двойного возмещения убытков судовладельца.

В нашем случае судовладелец выбрал второй вариант. Расчет своих убытков он представил путем умножения количества дней за период исполнения чартера на тайм-чартерный эквивалент (ТЧЭ), который не был заранее согласован сторонами, поскольку не характерен для рейсового чартера. Тем не менее, фрахтователь принял такой расчет, поскольку посчитал его выгодным для себя в сравнении с оплатой полного фрахта и демереджа. Таким образом, стороны вышли на коммерческое урегулирование, и спор был завершен на досудебной стадии.

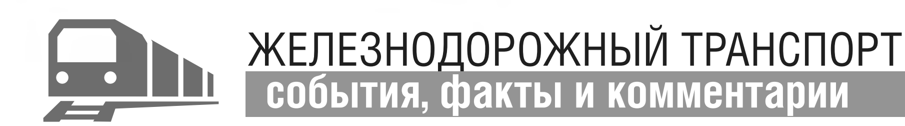
ВМЕСТО ЗАКЛЮЧЕНИЯ

Сегодняшние реалии рынка, особенно фрахтового, требуют от участников нестандартных подходов и быстрых решений. Ситуации на фрахтовом рынке часто меняются весьма радикально. Иногда бывает непросто отличить глобальные тенденции на рынке от случайных колебаний на том интервале времени, в течение которого заключается фрахтовая сделка.

Равновесное состояние рынка — это скорее исключение, чем правило. Ситуации, когда фрахтовые ставки высокие (рынок судовладельца) и когда они низкие (рынок фрахтователя), радикально различны. Такое различие имеет определенное значение для оценки эффективности сделок. При этом нужно помнить, что такая оценка отражает экономику, имеет значение для коммерческой стороны дела. Но есть и другая сторона: в любых ситуациях, зачастую стрессовых, нужно помнить и о юридических основах, чтобы не потерять почву под ногами.

МИРОШНИЧЕНКО Наталья, Ассоциированный партнер
Interlegal, Международная юридическая служба
президент WISTA Ukrainian
ЛЕБЕДЕВ Вячеслав, консультант
Interlegal, Международная юридическая служба





Войцех Балчун: Весь 2016 г. очень тяжелый для "Укрзализныци"



В ходе заседания правительства 2.11.2016 г. глава правления ПАО "Укрзализныця" Войцех Балчун отчитался о текущем состоянии дел в ведомстве и рассказал о планах "Укрзализныци" на 2017 г.

НЕ ОБОШЛОСЬ БЕЗ КРИТИКИ

В ходе заслушивания отчета главы правления железнодорожной монополии В. Балчуна министры заявили, что "Укрзализныця" продолжает срывать планы по перевозкам строительных, зерновых, топливно-энергетических и других грузов.

"Очень беспокоит вопрос перевозки грузов. Необходимо разработать план на следующий год. Требуем этих вещей с главами облгосадминистраций", — сказал вице-премьер, глава Минрегионстроя Геннадий Зубко.

По его словам, потребность по поставке вагонов на сентябрь по Черниговской области закрыта на 25%, по Ривненской — на 30%, по Ивано-Франковской — на 50%.

Как сообщил министр энергетики и угольной промышленности Игорь Насалик, на совещании в министерстве 31 октября т.г. достигнута договоренность о подготовке "Укрзализныцей" графика поставок на семь ближайших дней. "На 35% этот график не выполняется", — констатировал глава Минэнергоугля.

Министр аграрной политики и продовольствия Тарас Кутовой, в свою очередь, отметил очень острую ситуацию с перевозкой зерна и доставкой его в порты. "Ситуация крайне критическая. Есть много нареканий со стороны высококлассных агрокомпаний... Компании несут убытки за незагрузку морских судов (из-за срыва графика перевозок)", — констатировал глава Минагропрода.



В. Балчун признал сохранение критической ситуации с перевозками всех грузов — металлургических, зерновых, топливно-энергетических, объяснив это накоплением проблем из-за неэффективной деятельности "Укрзализныци" в предыдущие годы.

"Мы делаем все возможное, чтобы отремонтировать вагоны. Практически на 2 млрд грн. увеличили бюджет", — сообщил он.

Глава "Укрзализныци" также сообщил об объявленном тендере на закупку 1 тыс. вагонов, однако, по его словам, отечественные предприятия могут выпустить лишь 650 ед.

Польского руководителя "Укрзализныци" поддержал Премьер Владимир Гройсман, который также объяснил происходящее фактами расхищения компании в предыдущие годы.

О ПРОБЛЕМНЫХ МОМЕНТАХ

В этом году "Укрзализныця" смогла отремонтировать очень малое количество вагонов из-за нехватки финансирования, сообщил во время заседания правительства глава "Укрзализныци" Войцех Балчун. Он отметил, что этот год был крайне тяжелым для "Укрзализныци", ведь финансовый план был значительно уменьшен.

"В связи с этим очень мало средств было выделено на ремонты вагонов и локомотивов. К сожалению, во время пика перевозок, который до сих пор продолжается, это повлекло нехватку подвижного состава, на что жалуются наши клиенты. И это тем более удивительно, потому что четко известно, как выглядит система содержания вагонов, сколько нужно проводить ремонтов", — подчеркнул Балчун.

По его словам, такая ситуация также связана с тем, что в 2016 г. истек срок эксплуатации большого количества вагонов.

В. Балчун отметил, что для того, чтобы удовлетворить потребности рынка, ежегодно "Укрзализныце" нужно ремонтировать 30—35 тыс. вагонов, а на 2016 г. был запланирован ремонт 19,73 тыс. вагонов. Из этого количества в первом полугодии был осуществлен ремонт 14,5 тыс. вагонов. "Кроме того, не хватает локомотивов… В этом году запланирован ремонт 200 локомотивов. По плану, в первом полугодии — 130 локомотивов, а был сделан ремонт только 18 локомотивов. Наши сегодняшние проблемы возникают не из того, что сейчас что-то развалилось, это результат не одного года. Нужно помнить, что "Укрзализныця" на протяжении многих лет использовала все свои прямые резервы", — продолжил глава "Укрзализныци".

Говоря о финансовом состоянии ведомства, В. Балчун сообщил, что ситуация очень сложная.

"Кредитный портфель (ведомства) составляет 43 млрд грн., из них 83% — в иностранной валюте. И, фактически, с апреля продолжается технический дефолт. Принудительные взыскания продолжаются в связи с донецкими долгами: с наших счетов снято 780 млн (грн.) в исковом порядке. Также на счета наших клиентов было принудительно взыскано 108 млн грн., в частности в пользу WOG. Были проиграны судебные дела на 500 млн грн. и $50 млн. В коммерческих вопросах фактически все договоры исполнялись через посредников, таких договоров (через посредников) было заключено около 1 тыс.", — отметил В. Балчун.

Также он рассказал о проблемах и путях их решения в секторе закупки топлива.

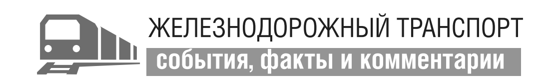
"Относительно энергетических ресурсов, то мы использовали весь топливный резерв. А в самые худшие моменты в связи с задержками по тендерам наш временной запас составлял всего 1 день. Более того, с поставщиками топлива подписывали договоры займа топлива со штрафными санкциями за невозвращение 1% в день, или 365% годовых. Я с таким никогда не сталкивался. Стандартными были такие ситуации, как блокирование тендеров со стороны АМКУ, в судебном порядке и сознательное проигрывание судебных дел. Нарушения в вопросе подключения к энергосистемам: мы знаем, что один из наших директоров погиб от электрического тока, другого выкрали и неизвестно, где он сейчас. В этом сегменте мы оцениваем нарушения в десятки, а то и сотни миллионов долларов", — отметил глава правления "Укрзализныци". Кроме того, В. Балчун сообщил, что были проанализированы тендеры по поставкам запчастей и были выявлены поставщики, которые для себя начисляли около 1000% наценки.

"В СМИ продолжается кампания по черному пиару ведомства, происходит саботаж и в самой "Укрзализныце" с таким подходом, что польская команда скоро уйдет, нужно просто выждать время. Мы знаем про такие явления, как торговля должностями, на прецеденты коррупции я постоянно обращаю внимание. Также у нас прошла забастовка работников Донецкой железной дороги. Кроме прочего, мы имеем некомфортную ситуацию с Наблюдательным советом, потому как стратегические решения, в том числе и кадровые, требуют утверждения Наблюдательного совета. Сейчас такого утверждения мы ждем уже 6 неделю", — отметил В. Балчун.

ЧТО БЫЛО СДЕЛАНО

"Относительно ремонта вагонов — был увеличен план ремонта на 11 тыс. вагонов в т.г. Также ведомство закупит более 1 тыс. вагонов: 650 вагонов закупим у внешних поставщиков (украинские поставщики), а 398 вагонов — у собственных предприятий "Укрзализныци". Увеличен также план ремонта локомотивов — свыше 500 ед., также увеличен рабочий парк ведомства на 89 локомотивов", — рассказал В. Балчун.

Он добавил, что были большие проблемы с запчастями, в частности, с бандажами, которые долгое время изнашивались. "Мы их закупили, в том числе и на украинских предприятиях", — отметил глава правления "Укрзализныци".



Что касается закупки топлива, то была упрощена тендерная документация. Кроме того, был увеличен запас топлива до 10 суток.

Филиал "Центр обеспечения производства" ПАО "Укрзализныця" разработал новую тендерную документацию по проведению открытых торгов на закупку дизельного топлива для нужд железной дороги. "Главный элемент реформы заключается в том, что мы не будем требовать от участников документы, которые на самом деле не нужны для оценки их предложений. Дизельное топливо — это товар с понятными характеристиками. Поэтому единственным критерием оценки тендерных предложений является цена. Участник будет декларировать, что его товар соответствует техническому регламенту. Документы, которые подтверждают качество и происхождение топлива, он будет предоставлять уже при поставке товара", — отмечал и.о. начальника филиала Сергей Иванча.

В целом из документации исключено требование о предоставлении документов, которые филиал, как организатор торгов, может получить из открытых источников.

"Мы объявляем все свои тендеры через ProZorro, и уже 7 тендеров объявлено на поставки топлива. Также были уменьшены нормы использования топлива для всех наших региональных железных дорог на 5%, потому как в этой области проблема не только в том, за сколько мы приобретаем топливо, но и в том, что у нас много его крадут. Мы получили согласие на использование 9 тыс. т топлива из госрезерва, но пока мы не используем эти возможности и стараемся обеспечить дороги топливом собственными силами", — уточнил В. Балчун.

По его словам, были изменены условия займа, которым ведомство не часто, но все же пользуется. Также начата процедура перенесения задолженности ведомства в иностранной валюте на кредиты в украинской валюте для уменьшения курсового риска.

"Есть позитивные сигналы от украинских госбанков, что они хотят нас финансировать", — говорит В. Балчун.

Что касается инфраструктуры, то он отметил, что были ускорены некоторые проекты.

"В частности, на завершающей стадии модернизация участка Камыш-Заря—Волноваха", — добавил В. Балчун.

Кроме того, ведомство продолжает ремонт двух паромов "Герои Шипки" и "Герои Плевны", которые ведомство получило на баланс в конце 2015 г.

"Полтора года эти паромы стояли, "Укрзализныця" выплачивала около 1,5 млн грн. на их содержание. Надеюсь, что первый паром начнет свою работу уже в январе 2017 г.", — уточнил В. Балчун.

Говоря о пассажирских перевозках, он сообщил, что "Укрзализныця" запустила 6 пар дополнительных пассажирских поездов, и до конца т.г. ведомство запустит еще 6 пар… Накоплены запасы угля для отопления поездов, в этой сфере ситуация контролируемая, "вытянуты со склада" поезда Skoda: один поезд уже курсирует, а второй будет запущен в ближайшее время на маршруте Винница—Харьков. Завершен ремонт поездов Hyundai, с которыми было много проблем, также завершается производство 21 пассажирского вагона", — рассказал В. Балчун.

По его словам, ликвидирована система бронирования билетов, которая использовалась спекулянтами и создавала вторичный рынок обращения билетов. Что касается коммерческой работы, то в этом секторе, отмечает В. Балчун, "Укрзализныця" последовательно исключает посредников в договорах.

Еще одна проблема — в нехватке грузовых вагонов. По словам В. Балчуна, из-за того, что в этом сезоне не хватает вагонов на грузоперевозки, присутствует очень много нарушений.

"Есть случаи, когда работников ведомства буквально ловят за руки при получении взятки за предоставление вагона. До конца года 10% вагонов пойдет через систему автоматизированного распределения вагонов для клиентов, нужно устранить произвольность в принятии решения, человеческий фактор. И, если все пойдет по плану, то к октябрю 2017 г. все вагоны полностью будут проходить через эту систему", — поделился планами В. Балчун.

ПЛАНЫ НА 2017 Г.

Касательно планов "Укрзализныци" на 2017 г., В. Балчун заявил, что разработана новая версия плана, резко увеличены инвестиции в ремонт вагонов и локомотивов.

"Наш инвестиционный план на следующий год — более 26 млрд грн. В рамках этого плана будут произведены 3 тыс. вагонов на наших базах, покупаем 3,6 тыс. вагонов за счет кредитной линии от ЕБРР, ремонтируем 34 тыс. вагонов. Что касается грузовых вагонов, то парк "Укрзализныци" должен составлять практически 72 тыс. вагонов, и это должно обеспечить наши потребности в перевозках даже в пиковый период", — рассказал глава правления ПАО.

Он отметил, что начат большой проект по модернизации пассажирских вагонов. В 2017 г. будет проведена глубокая модернизация около 200 пассажирских вагонов и планируется закупка 6 рельсовых автобусов. Также, по словам В. Балчуна, запланирован ремонт около 360 локомотивов и приобретение 15 локомотивов.

Что касается инфраструктуры, то основным проектом для "Укрзализныци" остается электрификация линии Долинская—Николаев—Колосовка.

"Это будет осуществляться за счет кредита ЕБРР и Европейского инвестиционного банка, у нас уже есть согласие кредитного комитета. И на октябрь запланировано завершение строительства Бескидского тоннеля", — сообщил В. Балчун.

РОСЛИК Инна







АССОЦИАЦИЯ «УКРВНЕШТРАНС»

С 1992 года на службе обществу

Наше видение: устойчивое развитие в соответствии с мировыми стандартами и стремление к обеспечению лидерства Участников Ассоциации на международном рынке транспортно-логистических услуг.

Наша миссия: постоянная координация хозяйственной деятельности Участников Ассоциации и улучшение их позиций на транспортно-логистическом рынке, а также содействие развитию и упрощению процедур международной торговли и логистики путем использования потенциала украинской транспортно-логистической системы, документов и форм ФИАТА, взаимодействия с ФИАТА, другими международными организациями, органами государственной власти и местного самоуправления Украины, заинтересованными участниками цепи поставок.

Наши цели:

- Защита общих интересов Участников Ассоциации в органах исполнительной власти и местного самоуправления Украины, отраслевых международных правительственных и неправительственных организациях.
- Влияние от имени сектора транспортно-логистических услуг на отраслевое действующее и будущее законодательство Украины.
- Создание условий для выхода Участников Ассоциации на международные рынки путем выполнения представительских функций в ФИАТА и других международных организациях.
- Интеграция Участников Ассоциации в единую национальную транспортно-логистическую систему.
- Системное совершенствование уровня профессиональной подготовки и образования персонала участников цепи поставки, в том числе в соответствии с минимальными стандартами ФИАТА:
  - ✓ «Профессиональная подготовка международных экспедиторов грузов (Диплом ФИАТА)»;
  - ✓ «Управление цепями поставок (Высший диплом ФИАТА)».
- Создание правовой основы и организационной структуры смешанных интермодальных/ мультимодальных перевозок в Украине, основываясь на возможностях практического применения документов и форм ФИАТА, а также документов МТП в области международной торговли и логистики.

Наше участие в международных организациях:







SEEFF

01042, Украина, г. Киев ул. П. Лумумбы, 4/6, к. А, оф. 301
тел./факс: +380 (44) 206 05 09
secretariat@atfl.org.ua
www.atfl.org.ua
www.facebook.com/ATFLOU
www.instagram.com/ukrvneshtrans/

Маслоэкспорт как резерв грузовой базы Украины

Масличный рынок, закрепляющийся в качестве одного из основных драйверов мировой торговли, все более выступает и фактором поддержки украинского экспорта. На фоне обновляемых рекордов вывоза украинского зерна все более активно проявляется параллельная тенденция — устойчиво рекордные показатели производства и экспорта растительного (подсолнечного) масла. Таким можно считать основной посыл состоявшейся в Одессе 15-й (юбилейной) международной конференции "Масложировая промышленность" (организатор — ИАА "АПК-Информ").



РАСТУЩИЕ ПЕРСПЕКТИВЫ

Согласно информации, обнародованной в ходе форума, мировое производство подсолнечного масла уверенно выходит на рекордные объемы — так, после частичного спада сезона 2013/2014 гг. (-5,5% к предыдущему сезону) уже в следующем производственном цикле был зафиксирован 4-процентный рост (до 15,8 млн т за период 2015/2016 гг.). Согласно прогнозам экспертов, абсолютный рекорд мирового производства подсолнечного масла ожидается в наступающем сезоне — 17,1 млн т, с превышением на 8% итога предшествующего сезона и на 6% — предыдущего максимума, который пришелся на 2013/2014 гг.

На рынке подсолнечного масла Украина уверенно лидирует, обеспечивая весомую часть мирового производства: 2013/2014 гг. — 29%; 2014/2015 гг. — 27,6%; 2015/2016 гг. — 29,8%; прогноз 2016/2017 гг. — свыше 32%. По объемам экспорта этой продукции Украина далеко превосходит прочих участников, замыкающих лидирующую тройку — Россию и Аргентину. Так, в завершившемся сезоне (2015/2016 гг.) экспорт подсолнечного масла из Украины превысил объемы, поставленные на экспорт из РФ, в 3 раза, из Аргентины — в 7,5 раза. В предстоящем сезоне превышение ожидается также значительным — в 2,7 и в 7 раз соответственно. При этом все три участника демонстрируют устойчивый рост объемов вывоза на экспорт — так, в открывающемся сезоне Украина нарастит зарубежные поставки на 9%, Россия — в 1,2 раза, Аргентина — на 16%. Как отмечено на форуме, рост прогнозируется и в прочих географических сегментах: экспорт подсолнечного масла из ЕС должен возрасти на 25%, из Турции — на 1%. Доля Украины в общемировом экспорте подсолнечного масла остается ведущей — 54,7% по результатам сезона 2015/2016 гг., 54,2% согласно прогнозу на 2016/2017 гг. Подобные цифры говорят о беспрецедентно выгодной позиции Украины в международ-



ном обороте маслопродукции, жизненно важной для обеспечения мировой продовольственной безопасности. Диверсификацию украинского масляного экспорта обеспечивают соевое и рапсовое масла, однако в данных сегментах отечественное производство выглядит скромно — Украина не входит в группу основных мировых поставщиков. Тем не менее, как свидетельствуют данные, обнародованные в ходе конференции, в завершившемся сезоне удельный вес соевого масла в общем объеме украинского маслопроизводства превысил 3%, рапсового — приблизился к 3%. Доля этой продукции в совокупном маслоэкспорте — чуть более 3% по каждой из позиций. Однако в абсолютном выражении объемы данных масел достаточно заметны — экспорт соевого составил 155 тыс. т, рапсового — 152 тыс.

Особо важной является диверсификация направлений экспорта масляной продукции — так, украинское подсолнечное масло поставляется в Индию, Турцию, а также на рынки ЕС (Нидерланды, Италия, Испания). Среди заметных покупателей фигурируют также Иран, Египет, Китай. Рапсовое и соевое масла украинского производства поставлялись в Европу (Италия, Испания, Греция), а также на более отдаленные рынки (Китай, Индия, Маврикий). Наконец, определенные перспективы имеются на рынках Каспийского региона, где по закупкам лидирует Иран — на эту страну пришлось более 90% объемов украинского маслоэкспорта, ушедшего в страны Каспийского региона за период 2014/2015 гг. Важно, что интерес к закупкам украинской продукции проявляют страны, лежащие на оси "Нового Шелкового пути" — Иран, Азербайджан, Казахстан, Туркменистан. Совокупные поставки украинской маслопродукции в данном направлении составляют порядка 0,2 млн т — основательная заявка на пополнение грузовой базы данного маршрута за счет масляного экспорта.

ПОТЕНЦИАЛ ПРОИЗВОДСТВА

Активно возрастающий экспорт из Украины побуждает производителей наращивать перерабатывающие мощности. Еще десяток лет назад потенциалы производства и переработки подсолнечника в стране были примерно равными — на уровне 5 млн т в год. На сегодня потенциал переработки увеличился более чем втрое, приблизившись к 18 млн т в год, тогда как производство подсолнечника возросло лишь в 2,7 раза. Как отметили выступающие, активно растущий рынок переработки приводит к усилению конкуренции за производителя с опорой на совершенствование технологий и создание замкнутой цепочки экспортных поставок. Продолжается и наращивание мощностей переработки — так, только за сезон 2015/2016 гг. были запущены новые производства маслопродукции компаниями, имеющими собственные терминальные фонды в морских портах, — "Бунге" (Николаевский морской регион) и "Дельта Вильмар" (Одесский). Модернизировали производство предприятия переработки — Винницкий и Светловодский маслоэкстракционные заводы, компании-производители "Бессарабия", "Укролия", Vioil. Разрабатываются новые проекты наращивания мощностей в основных производящих регионах Украины (Черниговская, Кировоградская области).

По оценке, прозвучавшей в ходе форума, на сегодня украинские мощности переработки подсолнечника загружены на 70—80%, и еще более снизить этот показатель могло бы принятие закона об отмене экспортной пошлины на семена подсолнечника — соответствующий проект был на рассмотрении парламента в 2015—2016 гг. Однако в ноябре т.г. проект был отозван. Как отметили участники форума, утверждение данного законопроекта могло бы снизить грузовую базу переработки не менее чем на 5 млн т за счет дополнительного вывоза семян на экспорт. При этом Украина неизбежно снизила бы объемы экспорта с высокой добавленной стоимостью, в то время как зарубежные производственные мощности (в т.ч. в соседних Болгарии и Румынии, где активно развивается переработка масличных культур) получили солидный приток сырья.

Как констатировал форум, нарастающий дефицит загрузки накопленных в стране перерабатывающих мощностей заставляет предприятия диверсифицировать производство за счет освоения нишевых культур — сои, рапса, а также за счет углубления переработки и расширения линейки продукции. По оценке экспертов, усиливается стремление переработчиков использовать преимущества логистики — размещать производство ближе к портам, развивать инфраструктурный потенциал. Последнее особенно важно с учетом общей проблемы переработчиков масличного сырья — необходимости обеспечить хранение и вывоз отходов основного производства, представляющего собой сопутствующую продукцию (шрот, жмых). Объемы этой продукции приближаются к объемам основной, при этом для вывоза используется остродефицитный подвижной состав — вагоны-зерновозы. Кроме того, сухие грузы маслопереработки входят в категорию потенциально опасных, что предъявляет специфические требования к их хранению и транспортировке. Как было отмечено участниками форума, проблемами вывоза для шрота и жмыха являются: остаточный принцип предоставления "Укрзализныцей" погрузочного ресурса под эту номенклатуру (приоритет отдается зерновым грузам); проблематичность погрузки на суда (имеют место отказы морских контейнерных линий к приему данных грузов ввиду возможности самовоспламенения на борту судна). Еще одной проблемой производства маслопродукции является резкий рост затрат — по оценке экспертов, озвученной на конференции, только в 2016 г. удорожание составило не менее 30%. Однако стимулировать производство будет сокращающийся разрыв мировых цен между подсолнечным и прочими растительными маслами (за счет снижения маржи подсолнечного), что будет неизбежно повышать интерес импортеров к украинской маслопродукции.

КАТКЕВИЧ Галина

Семинар II по вопросам уполномоченных экономических операторов

В Киеве 10.11.2016—11.11.2016 г. прошел Семинар II по вопросам уполномоченных экономических операторов. Участники семинара единогласно отметили, что мероприятия по упрощению процедур торговли дают возможность создавать прозрачную и надежную среду для международных операций и способствовать экономическому развитию с помощью торговли. В том числе Соглашение ВТО по упрощению процедур торговли направлено на упрощение процедур трансграничной торговли и снижение торговых затрат, связанных с импортом и экспортом.

Мероприятие состоялось при поддержке Программы развития коммерческого права Министерства торговли США (CLDP) и при участии представителей Министерства экономического развития и торговли Украины, Министерства финансов Украины, Министерства инфраструктуры Украины, Государственной фискальной службы Украины, Государственной пограничной службы Украины, а также экспертов Таможенно-пограничной службы США, Всемирной таможенной организации, Миссии Европейского Союза по приграничной помощи Молдове и Украине (EUBAM), представителей частного сектора и международных организаций.

Среди основных целей программы Семинара II по вопросам уполномоченных экономических операторов были определены следующие: предложить рекомендации относительно шагов, которые необходимо сделать для принятия законопроекта № 4777 — разработки подзаконных нормативно-правовых актов, подготовки и сертификации экономических операторов; определить шаги, необходимые для обеспечения лучшей координации деятельности госорганов и частного сектора для введения и функционирования института уполномоченных экономических операторов; рассмотреть возможности, которые открываются программой ВТамО "Меркатор" относительно будущей имплементации законопроекта № 4777.

Семинар проходил в форме динамических дискуссий и обмена знаниями и опытом между экспертами из стран ЕС, США и участниками.

В ходе семинара его участники обсудили положения СУПТ и законопроекта № 4777 относительно критериев, определяющих субъекта хозяйствования как уполномоченного экономического оператора. Одним из практических аспектов мероприятия являлось выделение наиболее узких мест, которые требуют решения по вопросам внедрения в Украине института уполномоченных экономических операторов, и на основании этого использовать опыт и возможности международных институций по предоставлению помощи украинскому деловому сообществу в создании в Украине уполномоченных экономических операторов.



Законопроектом № 4777 "О внесении изменений в Таможенный кодекс Украины относительно уполномоченного экономического оператора и упрощений таможенных формальностей" предлагается внедрить действенный механизм института уполномоченных экономических операторов, аналогичный тому, который функционирует в ЕС (с перспективой последующего взаимного признания), что предусмотрено статьей 80 Соглашения УПТ и является основным пунктом таможенного сотрудничества между Украиной и ЕС.

После плодотворной дискуссии и по результатам обсуждения вопроса были выработаны рекомендации Семинара II по вопросам уполномоченных экономических операторов. В проекте рекомендаций предложено Комитету ВР по вопросам налоговой и таможенной политики создать рабочую группу совместно с представителями делового сообщества, правительства, международными экспертами для продолжения работы над законопроектом № 4777 для дальнейшего приведения его в соответствие с международными стандартами.

Кроме того, было отмечено, что приоритетными задачами правительства Украины являются:

— реформирование системы документооборота;

— дерегуляция;

— отмена слишком обременительных процедур;

— уменьшение возможностей для произвольной трактовки.

Также в рекомендациях указаны положения законопроекта № 4777, на которые необходимо обратить особое внимание.

Кроме того, в документе рекомендуется обратиться к CLDP с просьбой принять участие в работе совместно с Миссией Европейского Союза по приграничной помощи Молдове и Украине (EUBAM), Минфином и ГФСУ над разработкой подзаконных актов, необходимых для имплементации системы УЭО в Украине. "Такие подзаконные акты должны включать нормы по мониторингу применения Закона в переходных положениях проекта Закона 4777", — отмечается в рекомендации.

Также рекомендовано обратиться в соответствующие международные институции с просьбой об оказании помощи в создании соответствующей институциональной среды органов госвласти, отвечающих за внедрение и обеспечение функционирования института УЭО, а также проведение ряда мероприятий разъяснительного и обучающего характера как для представителей органов госвласти, так и субъектов хозяйствования.

Подробнее о Семинаре II по вопросам уполномоченных экономических операторов читайте в следующем номере журнала "Транспорт".





25-й Международный форум "Дни качества в Киеве`2016"

Проблема качества является одной из самых приоритетных в экономике ведущих стран мира. В современных условиях качество является ключом к успеху деятельности любого предприятия, любой отрасли и, конечно, страны. Подтверждением приоритетности проблемы качества служит тот факт, что на протяжении вот уже более четверти века все мировое бизнес-сообщество ежегодно во второй четверг ноября отмечает Всемирный день качества (World Quality Day), который проходит под лозунгом "Качество — во имя лучшей жизни". Инициатором учреждения этого праздника в ноябре 1989 г. выступила Европейская организация качества (European Organization for Quality, EOQ) при поддержке Организации Объединенных Наций (ООН). Спустя шесть лет, в 1995 г. EOQ объявила неделю, в которую попадает этот второй ноябрьский четверг, Европейской неделей качества (European Quality Week). Европейская неделя качества за более чем 20-летнию историю существования стала заметным мировым событием, которое включает акции, проводимые для привлечения общественного внимания и внимания органов государственного управления к проблемам качества как важнейшему условию экономического и социального прогресса. В Украине в эти дни также проходят различные тематические мероприятия с участием представителей заинтересованных в сотрудничестве органов исполнительной власти, бизнеса, общественных и профессиональных организаций, учреждений и граждан.

8—10 ноября т.г. в Киеве проходил 25-й Международный форум "Дни качества в Киеве'2016" — центральное общенациональное мероприятие Европейской недели качества в Украине. Организаторами Форума при поддержке Совета предпринимателей при КМУ, Общественного совета при Министерстве экономического развития и торговли Украины и Киевского национального экономического университета им. Вадима Гетьмана выступили: ОО "Украинская ассоциация качества", ОС "Украинская ассоциация совершенства и качества" и ОС "Украинский союз промышленников и предпринимателей".

Программа Форума была рассчитана на 3 дня интенсивной работы и включала проведение: научно-практической конференции; семинаров по актуальным аспектам качества, делового совершенства и системного менеджмента; круглого стола по вопросам управления качеством в учреждениях высшего





образования. Также, при поддержке Национального университета биоресурсов и природопользования Украины, был проведен заключительный этап III Международной Олимпиады по менеджменту среди молодежи, на котором победители этой Олимпиады боролись за получение "Гран-При" в отдельных номинациях, а также "Супер Гран-При" — между номинациями.

9 ноября состоялась Научно-практическая конференция на тему "Украина прокладывает путь в ЕС: как добиться конкурентоспособности предприятий и экономики", на которой были обсуждены проблемы и выработаны подходы к дальнейшему повышению делового совершенства украинских предприятий, организаций и учреждений для повышения их конкурентоспособности, подъема отечественной экономики и улучшения жизни граждан.

С приветственным словом к участникам Конференции обратился ректор КНЭУ, Герой Украины, академик НАН Украины А. Павленко. В своем выступлении он отметил важность обеспечения конкурентоспособности украинских предприятий и национальной экономики в условиях глобального насыщенного рынка, а также особое значение высшего образования для их совершенствования. А. Павленко также проинформировал участников о том, что КНЭУ при содействии специалистов Украинской ассоциации качества впервые в Украине разработал и ввел дисциплину "Управление деловым совершенством", которая успешно прошла апробацию в ВУЗе.

На первой пленарной сессии были обсуждены актуальные вопросы европейского пути развития Украины, его состояние, проблемы и перспективы. Президент УСПП, председатель Антикризисного совета общественных организаций Украины А. Кинах остановился на общих социальных, политических и экономических проблемах, сформировавшихся в Украине, и подробно рассмотрел возможные пути вывода украинской экономики из кризиса.

Председатель Общественного совета (ОС) при Минэкономразвития Украины, к.э.н. О. Платонов на примере возглавляемого им ОС рассмотрел проблемы, опыт и перспективы функционирования общественных советов при органах исполнительной власти. Основной акцент в его выступлении был сделан на задачах ОС в части содействия органам власти в улучшении их работы, направленной на повышение эффективности и конкурентоспособности украинской экономики.

Президент Украинской ассоциации качества, президент Клубов лидеров качества Украины и стран Центральной и Восточной Европы, академик ряда общественных академий, к.т.н. П. Калита привлек внимание участников Конференции к развитию четвертой промышленной революции, возможным ее негативным последствиям для Украины и необходимости скорейшего приближения деловой культуры украинских предприятий к той, которая свойственна передовым компаниям развитых стран. Он рассмотрел проблемы, накопившиеся в Украине в части неадекватного понимания процессов в сфере качества, делового совершенства и конкурентоспособности и обратил внимание участников на то, что в мире происходит переосмысление лидерами передовых компаний устоявшихся парадигм обеспечения конкурентоспособности. В частности, эти руководители утверждают, что только операционного совершенства, стабильного производства качественной продукции, а также применения ISO 9001, систем "Кайдзен", "Бережливое производство" и т.п. им уже становится недостаточно для достижения устойчивого успеха. В заключение П. Калита обозначил первоочередные шаги, которые должна сделать украинская власть для изменения ситуации к лучшему.

Последующие сессии были посвящены различным аспектам совершенствования систем менеджмента на основе современных концепций и моделей, а также на базе международных стандартов. Директор Компании профессионалов качества "Системы", действительный член Международной гильдии профессионалов качества (МГПК), эксперт Награды за совершенство EFQM Т. Калита, который только вернулся с ежегодного европейского Форума EFQM (г. Милан), поделился свежими впечатлениями от выступлений участников. В частности, он сообщил, что на Форуме руководители самых совершенных европейских компаний утверждали: чтобы сохранить успешность, сегодня им уже приходится не только удовлетворять

требования потребителей, а вызывать их восторг; не только привлекать персонал к совершенствованию, а быть для него источником счастья и гордости; не только заниматься корпоративной социальной ответственностью, а также активно выстраивать будущее, в котором их компании могли бы устойчиво развиваться; не только строить гибкие системы управления, но и обеспечивать их устойчивость к непредвиденным изменениям. И это уже стало реалиями современной глобальной экономики, которые "стучат в наш дом" и которые необходимо учитывать для сохранения украинских предприятий и украинской экономики.

Последние новости в части локальных целевых систем менеджмента на базе стандартов (ISO 9001, ISO 14001, OHSAS 18001, ISO 50001) в своем докладе осветил руководитель органа по сертификации систем менеджмента "ПРИРОСТ" (члена группы DQS в Украине), главный аудитор DQS (Германия) М. Макух. А аудитор по сертификации систем менеджмента пищевой безопасности Т. Дзюба и ведущий эксперт в сфере качества безопасности и стандартизации продовольственного сырья и пищевых продуктов, к.б.н. Е. Новожилова ознакомили участников конференции с актуальной информацией о новых требованиях стандартов на целевые системы менеджмента в пищевой отрасли (ISP 22000, FSSC 22000, IFS, BRS, GMP+), а также о роли и месте системы GTAS в пищевой цепочке.

Вопросам подготовки специалистов на основе стандартов на целевые системы менеджмента и оценивания их квалификации на соответствие этим стандартам посвятили свои выступления заведующий кафедрой менеджмента КНУТД, заслуженный экономист Украины, профессор Ю. Гончаров и директор Органа сертификации персонала УАК, действительный член МГПК, к.т.н. Ю. Кабаков.

В докладах менеджера по развитию HR-проектов компании "Юрия-Фарм" и генерального директора компании "Авентин" подробно были рассмотрены различные аспекты практического совершенствования этих украинских организаций и обеспечения их конкурентоспособности на глобальном рынке.

Заслушав и обсудив 16 докладов, участники Конференции приняли Решение обратиться к Президенту, Премьер-министру и председателю Верховной Рады Украины с рекомендациями. В частности, первым лицам государства рекомендуется сделать повышение делового совершенства приоритетом в работе и внести соответствующие доработки в Стратегию реформирования государственного управления. Помимо этого, предлагается разработать и принять новую Концепцию госполитики в области качества продукции (работ, услуг), включив в нее такие направления деятельности, как стандартизация, техническое регулирование, метрологическое обеспечение, рыночный надзор и т.п. Минобразования Украины предлагается избавиться от "перекосов" в системе подготовки специалистов по качеству и системному менеджменту и способствовать широкой переподготовке персонала.

Во время конференции состоялось награждение победителей и призеров Гран-При III Международной Олимпиады по менеджменту среди молодежи. Им были вручены дипломы Международной гильдии профессионалов качества. Победителями "Гран-При" стали: в номинации "Системы менеджмента качества" — Сковоринская Александра, студентка Национального университета биоресурсов и природопользования Украины (Украина), а в номинации "Практики и методы менеджмента" — Дарбинян Дарья, студентка Херсонского национального технического университета (Украина). Сковоринская Александра также стала обладателем "Супер Гран-При". Результаты украинских студентов вселяют надежду на возможность превращения украинской экономики в процветающую.

Помимо конференции, для участников Форума на базе Делового центра Клуба лидеров качества Украины были проведены тематические семинары по актуальным аспектам качества, делового совершенства и эффективного менеджмента. На них подробно рассмотрены: модель совершенства EFQM, которую более 30 тыс. компаний используют как инструмент анализа и улучшения работы предприятий; построение систем энергоменеджмента в соответствии с требованиями стандарта ISO 50001:2011; риск-ориентированное мышление в требованиях новых версий стандартов (ISO 9001:2015, ISO 14001:2015, ISO 45001:2016).

Во время круглого стола, который состоялся 10 ноября в КНЭУ, представителями украинских ВУЗов с участием специалистов УАК были обсуждены вопросы применения стандарта ISO 9001:2015 и Модели совершенства EFQM в системе высшего образования, а также практический опыт реализации компетентностного подхода в рамках системы менеджмента качества. Европейским опытом совершенствования деятельности Вильнюсского университета через управление качеством с участниками поделился доцент Вильнюсского университета, президент Международной гильдии профессионалов качества, президент Литовской ассоциации менеджмента качества и инноваций, д.т.н. Далюс Серафинас.

Помимо ознакомления с докладами, участники научно-технических мероприятий имели возможность прямого общения с ведущими учеными и специалистами Украины в сфере качества и делового совершенства. Была создана благоприятная дружественная атмосфера, способствующая плодотворной творческой работе.

КАЛИТА Петр, президент Украинской ассоциации качества,
президент Клубов лидеров качества Украины и стран Центральной и Восточной Европы





Для оформления подписки на еженедельный журнал «Транспорт» необходимо заполнить данный «Подписной Купон» и выслать в наш адрес электронной почтой (e-mail) или факсом, или почтой

ПОДПИСНОЙ КУПОН — ЗАЯВКА

НАСТОЯЩИМ ПОДТВЕРЖДАЕМ СВОЁ НАМЕРЕНИЕ ОФОРМИТЬ ПОДПИСКУ:

Наименование компании:____

____

Сроки подписки: *с* «__» ____________ *201* *г.* ____________ *по* «__» ____________ *201* *г.*____________

Должность и Ф.И.О. руководителя:________________________________

____

ИНН______________________ Свидетельство плательщика НДС №______________________

Тел:______________________ Факс:______________________

Юридический адрес:____

____

Почтовый и электронный (E-mail) адреса доставки:__________________

____

Контактное лицо — должность, Ф.И.О, тел., E-mail:__________________

____

Вид деятельности:____

______________________________ www______________________________

ВЫДЕЛИТЕ или ОБОЗНАЧЬТЕ ЗНАЧКОМ √ ЗАИНТЕРЕСОВАВШИЕ ВАС ВЕРСИИ ЖУРНАЛА

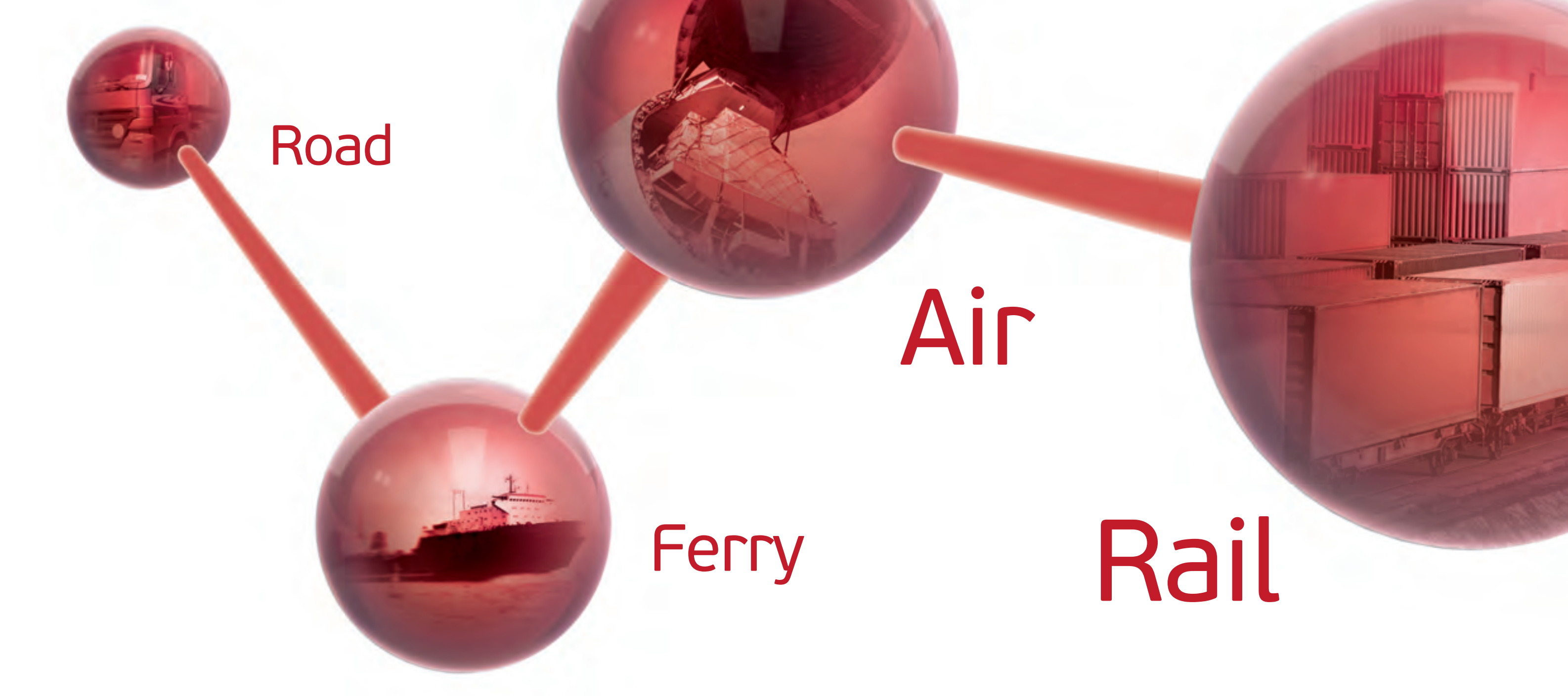
ПЕРИОД ПОДПИСКИ по 31 декабря 2017 года	**НАИМЕНОВАНИЕ ПОДПИСНОГО ПАКЕТА**		
	КОМПЛЕКСНЫЙ ПАКЕТ (PDF + печатная версия)	**ЭЛЕКТРОННЫЙ ПАКЕТ (PDF-версия)**	**ПЕЧАТНЫЙ ПАКЕТ (печатная версия)**
	Еженедельно: ***1, 2, 3 недели месяца* — PDF-версия:** оперативная новостная и нормативная информация; ***4-ая неделя месяца* — печатная версия:** комментарии событий и аналитические статьи о ситуации в различных сегментах транспортного комплекса	**Еженедельно:** ***1, 2, 3 недели месяца*** — оперативная новостная и нормативная информация, ***4-ая неделя месяца*** — комментарии событий и аналитические статьи о ситуации в различных сегментах транспортного комплекса	**Ежемесячно:** ***4-ая неделя месяца*** — комментарии событий и аналитические статьи о ситуации в различных сегментах транспортного комплекса
1 месяц	493,00 грн.	330,00 грн.	218,00 грн.
3 месяца	1480,00 грн.	990,00 грн.	654,00 грн.
6 месяцев	2810,00 грн.	1881,00 грн.	1242,00 грн.
9 месяцев	4126,00 грн.	2760,00 грн.	1825,00 грн.
12 месяцев	5322,00 грн.	3564,00 грн.	2354,00 грн.

______________________________ /______________________________/

дата подпись М.П. фамилия И.О., должность

ОТПРАВЬТЕ «ПОДПИСНОЙ КУПОН — ЗАЯВКУ» ПОЧТОЙ или ФАКСОМ по АДРЕСУ:

УКРАИНА, 65001, г. ОДЕССА, А/Я 299, ИЗДАТЕЛЬСКАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ АО «ПЛАСКЕ», журнал «ТРАНСПОРТ»
Факс: **+38 (048) 7-385-375; 7-287-221;** тел.: **+38 (048) 7-385-385, 7-288-288.** E-mail: **info@transport-journal.com**
Тел.: **+38 (050) 390-54-09; +38 (067) 483-78-01** (Сергей Бохан). E-mail: **subscribe@transport-journal.com**;
Тел./факс: **+38 (044) 503-63-73;** тел.: **+38 (097) 232-92-55** (Татьяна Ятел). E-mail:**reklama@transport-journal.com**
WWW. TRANSPORT-JOURNAL.COM




Rail Transport
Организация
железнодорожных перевозок


Container Transport
Организация
контейнерных перевозок


Ferry Service
Организация
паромных перевозок


Air Freight
Организация
авиационных перевозок


Transshipment in Ports
Организация перевалки
грузов в портах


Routing
Составление
оптимального маршрута


Repacking of Cargo
Организация
перетарки груза



24-hour Support
Круглосуточная
сервисная поддержка


Security and insurance
Обеспечение услугами
по охране и страхованию грузов


Customs clearance
Таможенное
оформление грузов

Service center
P.O.Box 299, 65001
Odessa, Ukraine
+38 (048) 7 385 385
+38 (048) 7 385 375
cargo@plaske.ua



Сервисный центр
А/я 299, 65001
г. Одесса, Украина
+38 (048) 7 385 385
+38 (048) 7 385 375
cargo@plaske.ua

www.plaske.com

Represents in Ukraine
Представитель в Украине



JSC Lithuanian Railways

Cargo Agent – Freight Forwarder
Грузовой агент-экспедитор



Navigation Maritime Bulgare JSC













MICU License: AE Series No 293747 as of 26.06.2014. Лицензия МДСУ: Серия АЕ №293747 от 26.06.2014

C-A4-190515-01



Поезд комбинированного транспорта «Викинг» — ваше логистическое решение быстрой, безопасной и дешевой доставки ваших грузов между Балтийским и Черноморским регионами.

VIKING Train is your logistics solution to fast, safe and cost-friendly delivery between Baltics and the Black Sea Region

Контрейлерный поезд «Викинг» – это совместный проект Литовских, Белорусских, и Украинских железных дорог, компаний-операторов поезда, Клайпедского, Ильичевского и Одесского портов, который стартовал в 2003 году.

VIKING train,the joint project of Lithuanian, Belarusian and Ukrainian Railways, operation-companies, Klaipeda, Illichivsk and Odessa ports was launched in 2003.

Маршрут поезда: Одесса/Ильичевск - Киев - Минск - Вильнюс - Клайпеда и обратно.

Поездом осуществляются перевозки как 20 и 40 футовых универсальных и специализированных контейнеров, так и автопоездов (контрейлеров). Для грузов, перевозимых поездом «Викинг», администрациями железных дорог установлены специальные льготные тарифы.

Route: Odessa/Illichivsk – Kyiv – Minsk – Vilnius – Klaipeda and return.

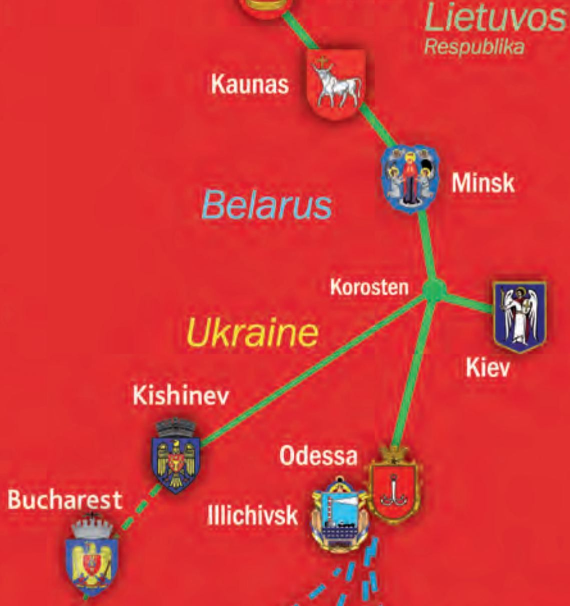
Train carries both 20- and 40-foot containers, universal containers, special-purpose containers, truck trains (contrailers). VIKING offers special discount rates.

На сегодняшний день к проекту «Викинг» присоединились Болгарские, Молдавские и Румынские железные дороги. В перспективе планируется продление маршрута в Турцию и страны Скандинавии.

As for today Bulgarian, Moldavian and Romanian Railways joined VIKING project. It is planned to extend the route to Turkey and Scandinavian countries.

Одной из целей является реализация высокотехнологического процесса «единого окна» и совершенствования организационной структуры таможенных процедур, содействие разработке и внедрению единого унифицированного товарно-сопроводительного документа.

One of the key goals is to introduce Single Window and improve the organizational framework of customs procedures, assistance in introduction of the single consignment note.



Преимущества проекта / Benefits

- Меньшая по сравнению с другими видами транспорта стоимость перевозки
  Lower shipping cost, especially in comparison with other modes
- Фиксированный график перевозки, небольшое транзитное время
  Fixed schedule, reduced transit time
- Безопасность перевозки, сохранность грузов на всем пути следования
  Safety and security of goods
- Ускоренные таможенные и пограничные процедуры
  Facilitated customs and border procedures
- Соединение с морским сообщением Балтийского и Черного морей
  Linkage with Baltic and Black seas
- Уменьшение негативного воздействия на окружающую среду
  Environment-friendly

Возможности / Options

- Отправка грузов в контейнерах прибывших в морские порты Украины и Литвы
  Shipment of container goods from Ukrainian and Lithuanian seaports
- Стафировка и дальнейшая отправка грузов в контейнерах принадлежности железных дорог
  Stuffing and further shipment of goods in containers owned by the railways.
- Отправка автопоездов прибывших в морские порты на паромах или судах Ро-Ро
  Shipment of truck trains arrived at sea ports on ferries or ro-ro vessels

www.vikingtrain.com

PLASKE
ПЛАСКЕ
Energy in motion
VIKING Train Operator

АО «ПЛАСКЕ» предоставляет полный спектр транспортных, логистических, таможенных и финансовых услуг при организации перевозок грузов по железной дороге, морем, авиа и автотранспортом.

PLASKE JSC renders full scope of transport, logistics, customs and financial services related to international freight forwarding by rail, sea, air, and road modes.







а/я 299, 65001, Одесса, Украина
P.O.Box 299, 65001, Odessa, Ukraine
+38 (048) 7 385 385. Fax: +38 (048) 7 385 375
+38 (048) 7 288 288. Fax: +38 (048) 7 287 221
cargo@plaske.ua
plaske.ua